

1941 augusztus 1 (15. szám)

Le. ht. szd. Jánosy

MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁV

ÁRA 50 FILLÉR

Bevetésre indul egyik bombázógépünk



MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * IV. ÉVFOLYAM 15. SZÁM * BUDAPEST, 1941 AUGUSZTUS 1



!

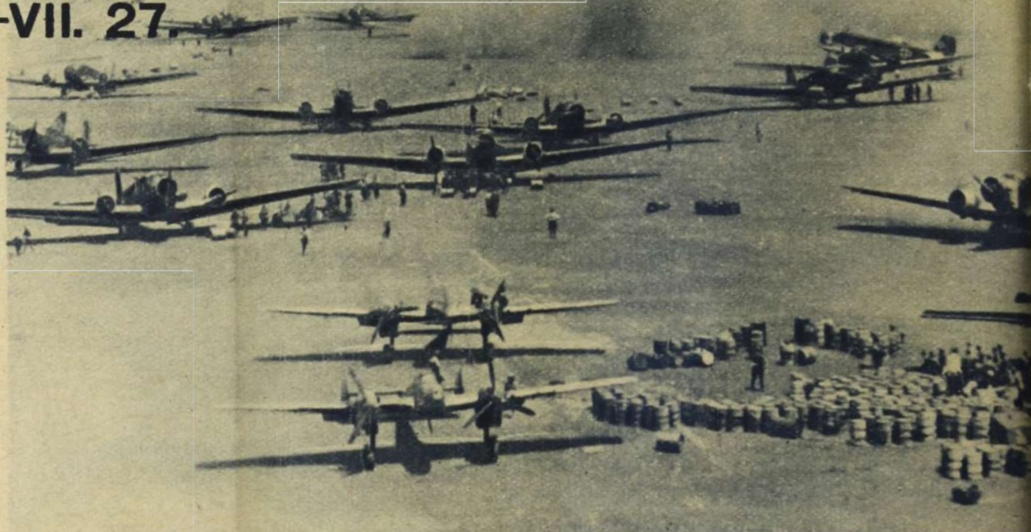
A magyar rádió az utóbbi napokban az angol rádió útján a bennünket ért támadásokra az alábbiakat üzente azoknak, akiket illet:

Jó lesz a mi határainktól távoltartania magát annak, akinek kedves az élete. 1918 csak egyszer volt a magyar történelemben. Csak egyszer került olyanok kezébe az államhatalom, akik „nem akartak több katonát látni"

Most, Istennek hála, újra fegyverben áll a magyar katona és vigyáz, nehogy újból tolvajkezek nyúljanak a magyar föld felé és ha Benes vagy akárki kedvet érez arra, hogy fegyvereit a mienkkel összemérje, ám kísérelje meg. Gondoskodni fogunk arról, hogy ez legyen életük utolsó kísérlete.

LÉGIHÁBORÚ

1941. VII. 14—VII. 27.



Egy hónap választ el bennünket a nagyháborúnak, amit joggal Európa szabadságharcának nevezhetünk, második évfordulójától. Az angol-francia entente katonai, politikai és gazdasági uralma a kontinensen már megszűnt és a bolsevizmus formájában Európát állandóan fenyegető másik veszedelem elleni harc is döntő szakaszába jutott. Európa a tengelyhatalmak mögött felsorakozva, vállvetve küzd a szebb jövőért.

A szovjet elleni háború a határokról mindinkább a nagy orosz birodalom belseje felé tolódik el. Miután az első döntő harcok az arcvonal középső szakaszán a Pripjet mocsaraktól északra és délre a bolsevista hadsereg támadóerejét megbénították, a visszavonulás a német és szövetséges csapatok erélyes üldözése közben a szovjet fővédelmi vonalára megindult. Az itt szembeszálló erőket azonban néhánynapos harcban több ponton sikerült megverni és a visszavonulás a Sztalin-erődvonalról is megkezdődött. A németeknek a vonal áttörését négy helyen sikerült nagy mélységbe kiterjeszteni és ezzel négy főtámadási irány alakult ki. Északon a Peipusz-tónál előnyomuló hadsereg a balti államokból visszavonuló szovjet csapatok megverése után Szentpétervárt délről fenyegeti. Ehhez az előnyomuláshoz csatlakozik szervesen a finnek előretörése a Ladoga-tó mindkét partján. Az elkeseredett harcok már a volt cári főváros közelében folynak és a Keleti-tengeren légi és tengeri vállalkozásokkal támogatva közelednek a végső kifejlődéshez.

A középen a Pripet mocsaraktól északra előretörő seregcsoport a bialystoki és minszki fényes győzelmek után a Sztalin-vonal Dvina—Dnyepermenti nehéz szakaszán küzdötte át magát Polock és Gomelj között. A Szmolenszk városán túljutott üldöző csoportok már félúton vannak Moszkva felé és elérték Vjazmát. Ennek a seregnek a harcát a német légierő a Moszkva elleni támadásokkal támogatja. Nemcsak a város, hanem az odavezető utak és vasútvonalak, öt nap óta a német légierő bombatámadásainak célpontjai. Az éjjel és nappal megújuló támadásokkal szemben a szovjet légiereje nem fejt ki olyan ellenállást, ami a főváros megvédésének belpolitikai jelentősége miatt elvárható volna. A földi légvédelem is annyira gyenge, hogy az eddigi Moszkva elleni éjszakai légitámadásokban gépveszteség nem volt.

A harmadik német támadás iránya Kiev, ahová a Lembergnél és Lucknál győztes német csapatok törnek elő, jobbszárnyukon a tűzpróbát kiválóan megállt magyar gyorshadtesttel. A Sztalin-vonal áttörése itt is súlyos harcok után sikerült csak és a támadt résen a német páncéloscsapatok beözönlöttek és gyors déli irányú elkanyarodásukkal mozgásba hozták a Besszarábiában harcoló német-román seregek északi szárnyát is.

A német-román támadás délen július közepétől kezdve Besszarábia teljes elfoglalására vezetett, ott a Sztalin-vonal áttörése a Dnyeszteren való átkelés után megkezdődött és az északi szárnyon Mohilev és Jampolj között már sikerült.

Ennek a négy nagy támadásnak lefékezésére és megállítására az összefüggő arcvonalat már nem alkotó szovjet seregek elkeseredett ellentámadásokat végezve, őrlődnek fel. Egységes szovjetvédekezésről már nincs szó, a központi vezetés csődöt mondott. A három szovjet hadvezér, Timosenko, Vorosilov és Budjenny embertömegek és harcgéptömegek bevetésével, feláldozásával próbálják a fölényes német vezetés sikereit ellensúlyozni. A hozott áldozatok, több mint egymillió orosz fogoly, a véres veszteség ijesztő számadatairól a legbarbárabb módszerekkel vívott háborúban nem is jó beszélni. Több mint nyolcezer harckocsi és a tizezer felé közeledő repülőveszteség olyan katonai összeroppanásnak vetik előre árnyékát, ami még a világtörténelemben nem fordult elő.

A szovjet légitérben uralomra jutott német légierő előtt nincs lehetetlen feladat. A német zuhanóbombázók és vadászok még az átmenetileg beállt rossz időjárás alatt is, fáradhatatlanul pusztították a levegőben és repülőtereiken a szovjetgépeket. Új vadászrepülők tűntek fel, akik negyven légigyőzelem elérése után beléptek abba a sorba, ahová a volt világháborús hősök Richthofen, Bölcke, Udet után a fiatal Mölders ezredessel az élen az új generáció méltón csatlakozik.

A 28 éves Mölders ezredes, aki összesen 114 légigyőzelem után elsőnek kapta meg a legnagyobb német kitüntetést, személyében az önfeláldozó és bátor német repülők mintaképe. A legnagyobb kitüntetés az egész német légierő dicsősége, amelyik a két éve tartó háborúban a jogoson hozzáfűzött reményeket is messze felülmúlta. A német légierő számára közel két éve nincs harcszünet, nincs pihenő. A kiképzés és a harc otthon és minden harctéren a legnagyobb feladatok elé állítja a fiatal német légierőt. A szovjet légierő elleni



Az erősítés gyakran repülőgépen érkezik

Alacsonytámadás egy szovjetorosz repülőtér ellen

NÉMET REPÜLŐK A SZOVJET FRONTON

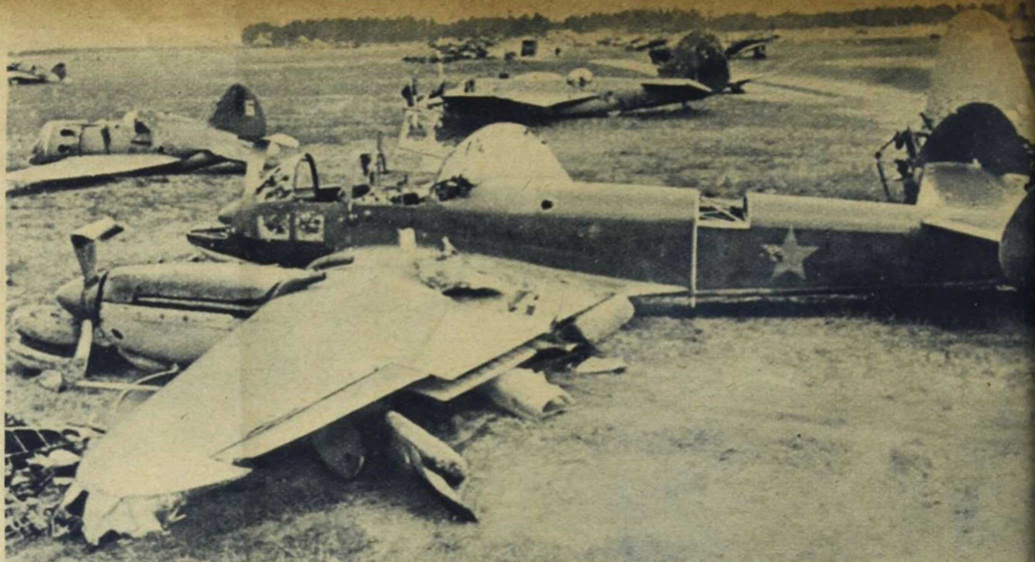
Egy orosz vasúti állomást pusztítottak el a német repülők

megsemmisítő győzelme annál nagyobbra értékelendő, mert amíg azt kivívta a Földközi-tengeren, az Oceánon és Anglia partjain, tovább küzdött az igazi ellenség, Anglia ellen.

A Szovjet elleni légiháború eddigi tapasztalatai alapján megállapítható, hogy a nagytömegű orosz légierő alkalmazása terén a szovjet vezérkarnak semmi újszerű nagy elképzelése vagy terve nem volt. Minden felmorzsolódott kisebb akcióinál és ugyanez a sorsa a még korlátolt számú légitartalékoknak is. *Helsinki* és *Bukarest* két ellenséges főváros bombázása mindig alárendelt jelentőségű erőkkel történt, a siker is ennek megfelelőleg majdnem egyenlő a nullával. A román petroleumvidék ellen sem támadtak oly erővel, amit ez a rendkívüli hadifontosságú terület — a németek szerint — megért volna. A sokezer gépes orosz légierőnek tehát semmi önálló nagy alkalmazására sor nem került, a bevetések a földi harcok szempontjából a földi hadműveleteknek alárendelve és elaprózva történtek. A harcterület felett megjelenő szovjet vadászok a harcot legtöbbször felvették, de az első lelövések után, tehetetlenségük érzetében, a harcot félbeszakítva, menekültek és a gyors német vadászok és rombolók áldozatai lettek. Meglepő a hadirepülőterek túlzsufolása gépekkel. A gépek szétvonása, a rejtés nem történt meg szinte egy repülőtéren sem. Az orosz föld igen sok repülőalap létesítését teszi lehetővé, a repülők földi szervezete azonban túlságosan nehézkes a szovjetnél, ebben lehet magyarázatot találni a repülőerők gyakori összevonásának is. Ilyen esetekben a repülőtámadások repülőterek ellen oly hatásosak, hogy a szovjet légierejének eddigi veszteségeiből mintegy ötven százalék a repülőtereken elpusztított gépekre esik. Az ejtőernyősök, mint a magyar, finn és román hadijelentésekből kitűnik, elsősorban robbantási és gyujtogatási feladatokkal megbízva, egyenként lettek elég ritkán alkalmazva. A szovjet hadsereg bekerített részeinek harcába, messze elől harcoló német csapatok hátába vagy oldalába ejtőernyősök bevetéséről híreink nincsenek. Lehet, hogy ez a német légiuralom következménye, de az is feltehető, hogy az orosz vezetés, amelyik az ejtőernyős dandárok bevetését elrendelhetné, tájékozatlan a harctéri helyzet részleteiről és nem tudja, hol vesse ki, illetve áldozza fel válogatott katonáit.

A harcokba beavatkozva, alacsony támadásról többször hallottunk. A szovjetrepülők ily irányú kiképzése és felszerelése, sok géppuska és kis súlyú, repeszhatású bombák a gépeken ezt a célt szolgálja. A német vadászok és a tökéletes csapatlégvédelem az alacsonyan támadó bolsevista repülőkötelékek ellen gyakran megsemmisítő eredménnyel harcolnak és az oroszok legnagyobb veszteségei ezeknél a támadásoknál keletkeznek. Lelőtt bombázó gépeken találtak női hajózókat is egyébként, ez a válogatott szovjet fegyvernem elég alacsony szellemi és harcérték színvonalon áll, amint ezt már többször illetékes német helyen megállapították.

A szovjet hadsereg elleni katonai győzelem az angol és USA szövetség dacára, nem vitás, mert a szovjetnek ma legfeljebb tanácsokkal segíthet két nagyhatalmú szövetséges társa. A távolkeleti helyzet alakulása sem kedvező a szovjetnek úgy, hogy a helyenkint kétségbeesett védekezésben megsemmisülő szovjet hadsereg elleni hadműveletek, a fölényes és rugalmas német vezetés mellett a teljes katonai győzelem felé közlednek. A háború első öthetének bámulatos eredményei megmutatták, hogy minden tervszerűen halad a végső döntés felé.



Szovjet »repülőgéptemető« német támadás után

*

A »megállás nélküli« angol légioffenzíva a francia és német tengerpart katonai céljai ellen éppen az ötödik hét végén megakadt. Az oroszok tehermentesítését célzó légivállalkozások a német vadászok és légvédelem acélfalába ütközve, súlyos veszteségek mellett hiusulnak meg. Öt hét eredménye *hatszáznál több lelőtt angol gép*, köztük számos négymotoros új amerikai bombázó és legújabb típusú vadász és távolfelderítő gép. A magas veszteségi szám az angoloknak annál fájdalmasabb lehet, mert ezzel szemben a német vadászok vesztesége *egynyolcada* az angol veszteségeknek.

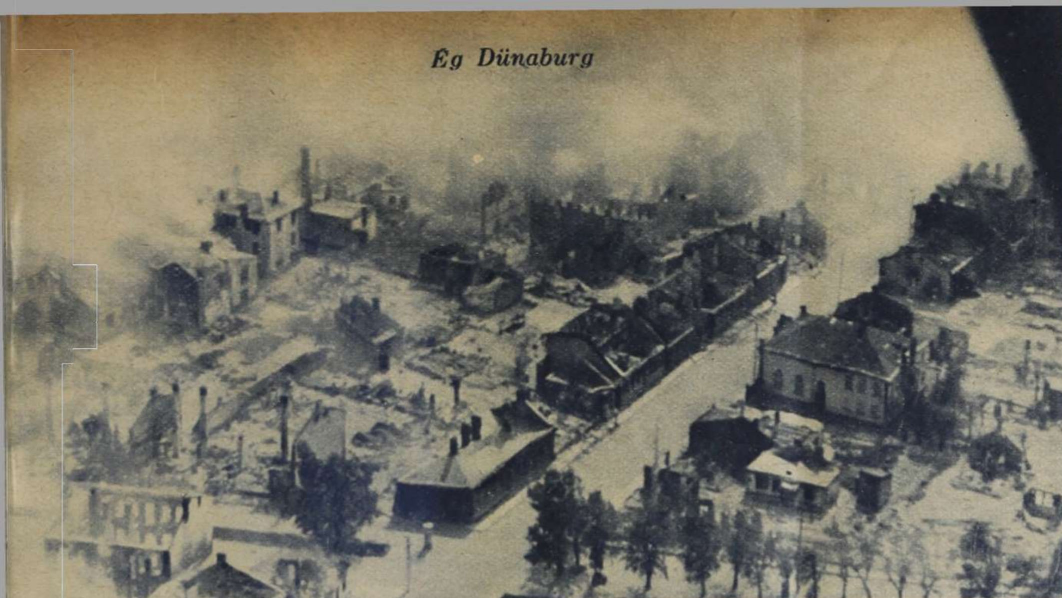
Az egy éve tartó német-angol légiháború legújabb fejleményei egyáltalán nem biztatók Angliára nézve. A legnagyobb erejével a keleti harctér nagy kiterjedése miatt is a szovjet ellen lekötött német légierő éppen elég erős arra, hogy angol berepülési kísérleteket véresen verjen vissza, sőt támadásait az angol iparvidék ellen folytassa. Milyen *erős* lehet az az angol légierő, amelyik a Keleten főerejével lekötött német légiháderőivel szemben sem tud eredményeket kicsikarni? *Az Anglia és az angol repülőipar ellen végzett egy éves német légitámadások eredményei most mutatkoznak.* Minden szépítés dacára egyedül ezekből a könnyen visszavert, gyenge és közepes erővel végrehajtott angol támadásokból látható, hogy *az angol repülőipar a Coventryhoz hasonló támadások következtében legnagyobbrészt elpusztult.* Egyedül a harcokban résztvevő vadászgépek angol gyártásúak, a többi gép — számuk elég szerény — már Amerikából jött.

Az angol támadásokból a gépek éjjel megtizedelve, nappal még erősebb veszteségek árán térnek vissza repülőalapjaikra, pedig velük szemben talán a német légiháderőnek alig egyötöde áll és a begyakorolt szaklégvédelem. *Ez is elegendő.* Nincs szükség csavaros okoskodásra annak bebizonyítására, hogy kedvezőbb arányban, mint most, sohasem lesz az angol légierő a némettel szemben. Légiháborúban eredményre, a fölény kivívására most lenne alkalma, de a szovjetháború befejezése után soha: az amerikai légierő támogatásának az onnan várt gép- és embersegítség száz-

Bialystok katonai célpontjai égnek



Ég Dünaburg



A magyar vadászszázad parancsnokát így fogadja Ricsi kutya, az élő századjelvény a diadalmas légiharc után...



A staniszlaui repülőtér... Motorműhely maradványai bombázásunk után



százalékos beérkezése esetén sem. *Olyan arányt a német légierővel szemben elérni, ami annak legyőzéséhez elméletileg szükséges lenne, nem tud Anglia elérni,* tehát a háborút óriási amerikai légisegítséggel sem tudja javára fordítani. Maradna a partraszállás és a harc felvétele a kontinensen. Erre a világ legjobban felszerelt és legnagyobb harcértékű hadserege olyan választ adna, amire az angolok sem gondolnak szívesen. *A szovjet elleni hadműveletek győzelmes befejezésével tehát ez a háború katonailag eldől a tengelyhatalmak javára.*

*

Az angol-USA-szovjet-kínai katonai szövetség jelenlegi értékéről ma kár beszélni. A térképet vagy földgömböt nézve, a szövetkezett birodalmak óriási területei persze nyomasztólag hatnak. A valóság éppen a legnagyobb kiterjedésű és katonai tömegű szovjettel szemben azt bizonyítja, hogy a tömeg és térrel szemben győz a szellem és szervezettség.

A háború lehetséges, hogy távolkelet felé eltolódik. A francia gyarmatbirodalom felé. Szíriát az angolok ötheti erős ellenállás után megszállták, a távolkeleti Indo-Kína pedig kínai, angol vagy amerikai megszállás veszélyének volt kitéve. A japánok francia egyezmény alapján megszállták egyelőre fontos kikötőit és repülőtereit. Csapatok kihajózása is folyik, úgy hogy más állam haderejének beavatkozása már elkésett. Japán ezzel a lépéssel Szingapore felé tett egy erélyes lépést, egyben a csungkingi kínai kormány támogatását nehezítette meg.

*

A tengereken folyik a háború Anglia gyengítésére tovább. Az Egyesült Államok nagyon hirdetik, hogy az Atlanti óceánon az angolokkal együtt fogják a hajózás, ezzel az utánpótlás biztosítását elvégezni. Egyelőre a hajóelsüllyesztések tovább folynak és az Anglia körüli tengerrészeken a német légierő eredményesen veszi ki részét a hajók elleni támadásokból. Izland amerikai megszállása után a portugálok megerősítették szigetcsoportjaikat és újabb fenyegető amerikai lépés nem történt.

A hajókaravánok elleni eredményes támadások közül az az olasz bravuros és eredményes akció az elmult hét legnagyobb eseménye, aminek következtében a Földközi-tengeren 70.000 tonna angol hajótér süllyedt el. A hadihajókkal és repülőgépekkel bőven biztosított karavánt az olasz repülők két napi szívós üldözés folyamán zuhanótámadások és repülő torpedóvetésekkel szétszórták és elsüllyesztették.

A Földközi-tenger környéki hadieseményekhez tartozik Malta újabb sorozatos bombázása, a Szuez-i csatorna vidéke ellen intézett számos német légitámadás és a kisebb csatározások Egyiptom nyugati határán. A Szíriában felszabaduló angol erők mozgásáról és terveiről nincsenek hírek, de Irán és Afganisztán már erős diplomáciai akciók kereszttüzében áll.

B. T.

Riadó a »Ricsi«-századnál

A „RICSI" VADÁSZ-SZÁZAD HŐSI ÉLETE A SZOVJET FRONTON

Sorra megkerültek a század eltűntnek hitt vadászrepülői — A RICSI szellem titkai

(A honvéd légierők haditudósítójától.)

Galíciai hadirepülőtér, július hó. Bent a városban már tábori csendőr irányítja a forgalmat. Agyonkínzott, kétszeresen rúgójatört gépkocsinkkal nagynehezen bevergődünk a városba, ahol most kezd magáhoztérni az élet. A tábori csendőr egy napja van a galíciai felszabadított városban, de már ismeri, mint a tenyerét, minden parancsnokság, felvételezőhely pontos címét tudja.

— *Repülőtér?* Ezen az úton tovább — mondja — még hét kilométer.

Elkínlódunk az úton tovább s a hetedik kilométernél balról, a ritkás rozsvetések mögött, *ott a repülőtér.*

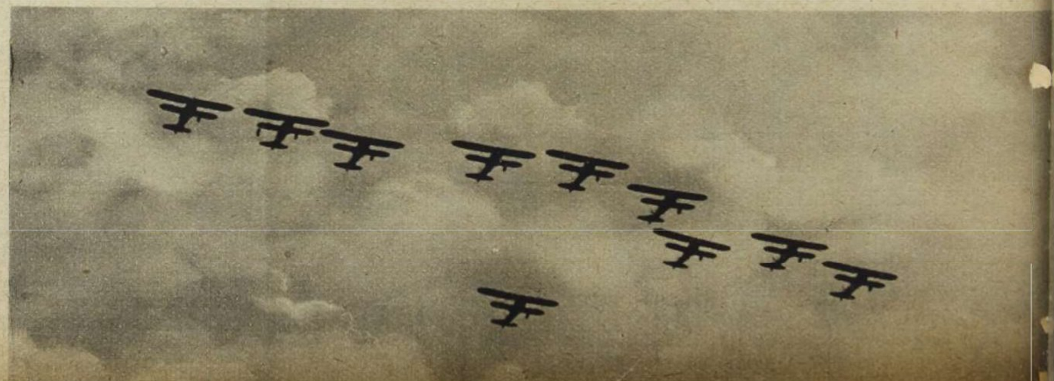
Jobbról valami kastélyféle épület, — szennyes, elhanyagolt — a parkjában, udvarában gondosan rejtett tankkocsik, szerelőkocsik, egy nagy fészer szélén a szakácsok, a fészer alatt, kecskelábú padok mellett most búcsúzik kéthetes kemény hadiszolgálat, átlag tizenkilenc ellenségfeletti repülés, győzelmes légicsaták után a *Ricsi* vadászrepülőszázad. Még a Kárpátokon túl, az anyaországban töltöttünk együtt néhány napot a bolsevisták ellen megindított háború első napjaiban, jólesik viszontlátni egymást.

Győzelmi rovások a RICSI gépeken

A századot leváltják, friss gépek, friss pilóták jönnek. *Ricsiék* neheztelnek, hogy »csak eddig tartott a cirkusz«. A váltásra jöttek, neheztelnek, hogy »csak most vetik be őket«.

Parancs... parancs!... Az élcsapatok biztosítására már az újonnan jött vadászszázad rajai szállnak fel váltva. Most kezdik az ellenségfeletti repülések izgalmas, érdekes, mindig változatos szolgálatát.

— Bár csak ott tarthatnánk már, ahol ti... — mondja az új századparancsnok.



A Ricsi-század a levegőben.



Egy Ricsi-vadász gépe előtt

Ez alatt azt érti, hogy a *Ricsi*-gépekre most festik fel az új légigyőzelmek büszke jelét.

Meghatja az embert a *Ricsi*-századot eltöltő bajtársiasság. Itt habozás nélkül meghalna bárki a másikért, a századparancsnokért valamennyien.

A századparancsnok negyvenkettesén már két légigyőzelme jele volt, amikor hadbaindult századával. A szobránci légicsatában két *Aviá*-val végzett. Most *Ratá*-k kerültek a győzelmi rovásra.

A RICSI győzelmek titka

Fajtában, sebességben, repülőkészségben, fegyverzetben ég és föld az *Avia* és a *Rata*. A negyvenkettes pedig ugyanaz. Mi a titka hát annak, hogy két annyira különböző gépfajta felett is győzedelmeskedhetett a magyar vadászgép?

Az egyik zászlós megmondja:

— Mint mindennek, a mi légigyőzelmeinknek is van titka. Ez alkalommal az a »titok«, hogy bevált, összetanult, minden részletében kidolgozott támadó- és védekezőmódszerünk van.

— A század összeszokott teljesen. Ismerjük egymást tökéletesen és másodpercekre dolgozunk együtt. Évek óta figyelemmel kísérjük — a spanyol polgárháborútól kezdve — *a különböző légicsaták lefolyásának történetét*. Tanulmányoztuk, majd kikísérleteztük a különböző eljárásokat, végigrepültük gyakorlataink során valamennyit. Igy alakult ki a mi egyéni, rámenős, gyors, összműködéses szabadstílusunk, amely mindeddig bevált. Rádióval egymásközött nem érintkezünk, kizárólag jelekkel, de már erre sincsen szükségünk, mert valósággal belénkidegződött a légiharcok minden változata.

— Amikor az öt *Ratá*-t leszedtük, működött legjobban az összeszokottság.

— Előbb *»kikóstoltuk«* őket. Tudni akartuk, hogy mennyit tudnak. Tűzerejük nagyobb volt, sebességük nagyobb, kétszeresen kellett hát dolgozni és figyelni, hogy mi maradjunk felül. A futballhoz tudnám hasonlítani a nagy légijátszmát. A bolsik — mondjuk — a W-formációt nyaggatják a levegőben, mi pedig *a rámenős magyar játékot. Nem hagyunk egy pillanatra sem békét nekik*. Igy értük el, hogy ők maradtak alul, pedig — többen voltak.

Lóra ültem és úgy kerestem meg Cickányt, — mondja bajtársainak a Ricsi század parancsnoka

Egy zászlós és egy őrmester odamarad

A század szellemét jellemzi a következő:

Még az anyaországi hadirepülőtérről dolgoztak a *Ricsik*, amikor az első napokban két veszteség érte őket.

Sokszor nehéz, felhős, ködös idő volt a Kárpátok fölött. *Ricsiéknek* — akkor még — minden bevetésre át kellett repülniök a Kárpátokat. Mikor már nyilvánvalóvá lett, hogy egy zászlós és egy őrmester elmaradtak, a század az eshetőségeket latolgatta.

A bevetésekben állandóan szemmeltartották egymást, sikeres vállalkozás után valamennyien hazatérőben voltak már, amikor a zászlóst és az őrmestert elvesztették szem elől. *Hol lehetnek?*

Arra senki sem gondolt, hogy hazatérőben lelőhette őket a földi elhárítás. Mindannyian úgy tartották, hogy vagy motorhiba érte őket, kényszerleszálltak, vagy — ami a rosszabb — nekirepültek



Ricsiék az öt Rata lelövése után visszaidézik a légiharc élményeit





Ricsi-vadász mikrofónba mondja Budinszky Sándornak, a légierők haditudósítójának a győzelmes légicsata történetét

valamelyik hegynek a lehető legrosszabb, ködös időjárásban.

Telnek-múlnak a napok, a zászlósról és az őrmesterről *semmi hír*. A zászlós nőtlen ember, az őrmester nős. Felesége ugyanabban a városban lakik, ahol a tisztek feleségei.

— *Küldjünk értesítést?* — veti fel a tiszti megbeszélésen a százados.

Néhányperces hallgatás. Aztán együttesen mondják:

— Még ne, százados úr. *Egy-két napon nem múlik. Hátha előkerülnek a fiúk...*

Vártak még két napot. Futárgép ment éppen K.-ra, a városba, ahol *Ricsiék* állomásoznak békében. Két zászlós megy. Az egyik a gazdasági hivatal ügyeit vezeti, az ellátást intézi, zsoldért megy.

A százados felveti:

— Mondjátok meg talán a feleségemnek, azzal, hogy baj még nincsen, előkerülhetnek. A feleségem menjen át az őrmesternéhez és *nyugtassa meg...*

Nehéz percek, hiszen két szívheznőtt bajtársról van szó és már itt az ideje, hogy valamilyen formában hivatalos értesítést küldjenek a hozzátartozóknak.

— Százados úr, alázatosan jelentem, — mondja az egyik főhadnagy — ne bízzuk meg ezzel a kényes üzenettel a nagyságos asszonyt...

— Miért?

— Ismerem a nagyságos asszonyt... Elmegy az őrmesternéhez, leülnek, beszélgetnek, *egyszerre csak elsírja majd magát a nagyságos asszony... Várjunk még...*

Várnak, de az *őrmesterné* már sejt valamit *K.*-n. A futárgép hazajön és jelentik:

— Szegény asszony már sejt valamit... Azt mondja: az urával történt valami, mert illetményeit egy fillérig megkapja... Feladó a férje volt ugyan (tapintatosan adták fel a pénzt), de furcsálja, hogy minden fillért hazaküldött, *önmagának nem tartott meg semmit...*

...Az őrmester napokkal később önmaga vitte meg a jó hírt, hogy — semmi baja.

A megkerült pilótaőrmester elmondja, hogyan lőtte le kényszerleszállása előtt a vörös felderítőgépet.

Az őrmester gépestől megjön

Jön egy negyvenkettes, mint a villám, a hadirepülőtér fölé.

— Hát ez ki lehet? — nézik.

A negyvenkettes — mintha nem bírna széles jókedvével — levág a repülőtérre, felhúz bőgő, visító motorral, kecskebukázik, hancuroz egy sort, azután lesuhan, veri a port, lelassul, megáll, a sátrak felé fordul, begurul. Valaki kilép a gépből *a század napszitta ujjasában*. Feltolja a szemüveget a homlokára. Jön azzal az ismerős, himbálózó, lassú léptekkel.

— *Ez az őrmester!* — harsan fel a kiáltás!

Az. Meglátja századosát. Kihúzza magát, vigyázzba merevedik:

— *Százados úr, alázatosan jelentem...*

Olyan pillanat ez, amikor az érzések elnyomják a szolgálat soha ki nem hagyó vastörvényeit. A százados előrelép, magához öleli az őrmestert, ahogy a század karéjban körülsűrűsödik:

— *Fiam! Az Isten hozott!... Csakhogy megkerültél!...*

Ölelik, szorongatják. Leültetik, minden rendelkezésreálló jóval kínálják s faggatják, mi volt, hogy' volt vele... Ahogy elül a viszontlátás viharos öröme, az őrmester beszélni kezd:

Bolsi felderítőt szed le az őrmester

— Rossz volt az idő, elkeveredtem... Hazafelé jöttünk... Még láttam a százados urat, jól ismerem gépét, az egyik kerekén világosabb a gumi... Belementem én is a felhőbe, vakolok egy darabig, kikerülök belőle, szétnézek, senkit sem látok... Egyszercsak előttem egy gép, jó messze... No, mondom, ez az egyik hazafelé tartó felderítőnk. Utánamegyek, ráragadok és hazamegyek... Gázt adok, kezdem utólérni... Ejnye, de furcsa formája van ennek a földerítőgépnek. De még nem fogtam gyanút. A következő pillanatban elkezd ám lőni a »saját« gép. Felhúzok, ránézek, hát: *bolsi! Ott az ötágú csillag, a szárnyvégeken...*

— Nem sok benzinem volt, de oda se neki. *Rámegyek.* Látom, hogy nem rámenős, repülni nem sokat tud. *Tüzet nyitok rá. Visszalő.* Éles forduló, megint rámegyek. Szól a két géppuskám, dolgozik rendesen, megy ki belőle a foszforcsík és egyszercsak — *kigyullad. Füst csap ki belőle, imbolyogni kezd, azután égve leväg... Lelőttem!...*

Kényszerleszállás román területen

— A harc izgalma után a műszereket nézem, aztán a tájat. Nem tudtam, hol vagyok, merre vagyok, csak az irányt tudtam, illetve sejtettem, amerre haza kell menni. Ráállok a helyesnek tartott irányra, repülök, repülök. De már a benzinóra nullát mutat. Nincs idő keresgélésre. Kinéztem egy legelőt, leszállok... Futnak hozzám, gagyognak románul. Hát: *román területen vagyok...* Nincs semmi baj, gondolom valahogyan hazakerülhetek innen, csak benzint kapjak.

— Csendőr kerül elő, faggat, nézelődik, — nem értjük meg egymást. Kocsit hoznak, bevisznek a csendőrségre. Nagynehezen kerítettek egy tisztet, azzal már megértettem magam. Elmondom, hogy bevetésről, légiharcról térek vissza, üzemanyagom elfogyott.

Egyhetes kálvária kezdődött az őrmester számára. A csendőrök szinte fogolyként kezelték, a földi katonai alakulatok se sokat segítettek rajta. Egyedül a repülők bántak repülőhöz méltóan vele. De azok sem túl bőkezűen:



— *Deciliterre kiszámították, hogy mennyi üzemanyagra van szükségem hazáig.* Ha tíz percet kitérek, újból kényszerleszállhatok. De nem szóltam semmit, csak indulhassak... Nagynehezen eleresztettek egy hét multán. De olyan rossz időjárás volt, hogy kénytelen voltam visszafordulni... Valósággal újból kezdődött a kálváriajárás: *miért tértem vissza, ha már egyszer elindultam?*

Úgy néztek rám mint a másvilágról visszatértre

Nyugodt volt afelől, hogy idehaza nem aggódnak érte, mert a románok azt mondották, hogy már értesítést küldtek róla haza.

— Nagynehezen elengedtek. Az idő már jobb volt. Román területről egyenesen K.-ra repültem, mert az üzemanyag, amit adtak, nem lett volna elég idáig. *K.*-n leszállok, *úgy néznek rám, mintha haló poromból tértem volna vissza...*

— A repülőtérről hazaszaladtam addig, amíg a gépet feltöltötték. Láttam, hallottam, hogy halottnak hittek, gondoltam, hogy szegény feleségem is elsiratott már, nem akartam hirtelen rátörni... Előbb elmentem a szomszédba egyik bajtársam feleségéhez. Már az is majdnem összeesett a meglepetéstől, amikor meglátott... Megkértem, menjen át, készítse elő a feleségemet a találkozásra...

— Átment, de nem győztem kivárni, míg befejezi. Az első előkészítő szavak után előléptem... Szegény feleségem elhalványult, aztán kitárt karokkal futott felém, *rámfonódott, mintha soha nem akarna elengedni, azután elalélt...*

Csak egy órát töltött otthon, azután be a gázt, — mert *várja a Ricsi század!*

Megjön az eltűnt zászlós úr

Az öröm teljes lett a hadiszerencsétől kisért század életében. Még friss volt az öröm az őrmester hazatérése fölött, amikor *váratlanul előkerül a zászlós is.* Neki már háromszoros díszkiáltás harsogott a nagy örömben.

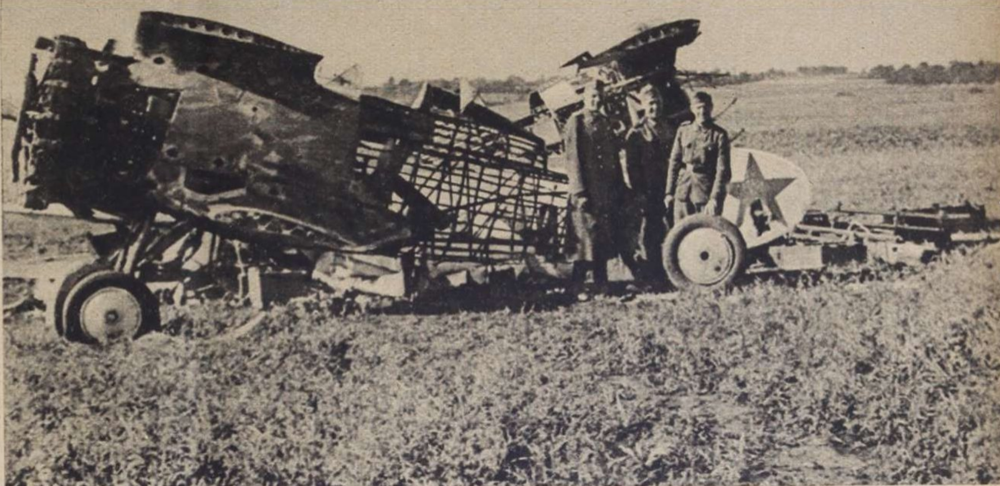
— Hát veled mi volt? — kérdik, miután agyonszorongatták.

— *Elfogyott a benzinem, kényszerleszálltam szovjet területen...* Kimászok a gépből, emberek futnak felém... Bolsi egyenruhát viselő ukrán nemzetiségű katonaszökevények. Fegyverük még volt. Hamarosan megértették, hogy *»vengerszki«* vagyok. Nyomban elhatároztuk, hogy együtt rejtőzünk mindaddig, amíg csapatainkhoz érünk. A negyvenkettest nem hagyhattuk hátra, nem engedhettem ellenség kezére kerülni. *Szénát hozattam, felgyujtottam...* Képzeljétek, mit éreztem, amikor a gép égni kezdett...

„Sárban aludtam, gyökereken éltünk"

Sok tűz lángolt arrafelé, nem tünt fel a kapkodó bolsevista hadseregnek, hogy egy tűzzel több ég.

— Ahogy a máglya kigyulladt, belevetettük magunkat az erdőbe... Felváltva tartottunk őrszolgálatot, ahogy arrafelé bújdostunk, amerre magyar csapatokat sejtettünk... *Sárban aludtunk, gyökereket, meg szedret ettünk, mert semmiféle ennivalónk nem volt... Nyolc napon keresztül bujdostunk.* Már egészen legyengültünk. Végre falut lát-



Ricsiék foszforgolyói gyujtották fel ezt a szovjet gépet



A Ricsi-század egyik vadászrepülője az eleven századjelvénnyel

Szovjet géppuskatalálatok egy Ricsi-gépen



tunk a fák közül. Számításaim szerint ez már nem lehetett a szovjet kezén. Éppen egy kocsi jött arra, megállítottam, másodmagammal felültem rá és behajtattam a faluba, ahol már román csapatok voltak.

„Hol van Cickány?"

A zászlós néhánynapos kényszervárakozás után hazatérhetett. Az első az volt, hogy megfürdött, megborotválkozott...

— No, Ti már itthon vagytok, — mondja a másik zászlós, a légicsaták egyik hőse (de sokszor láttuk a lőporfüstös olajtól olyan fekete arccal hazaérkezni a bevetésekből, légicsatákból, mint a kéményseprő) — de mi van szegény *Cickánnyal?*...

A századnál mindenkinek van beceneve. *Cickány: egyik hadnagy.* Ő az, aki összerepült egy *Ratával.* A *Rata* és pilótája lefejezetten hullott alá, *Cickány* gépe elvesztette repülőképességét dugóhúzóba perdült. A hadnagy kiugrott a gépből, ejtőernyővel szerencsésen földet ért szovjet területen, egy erdő tisztásán. Abban a légicsatában volt ez, amikor *Ricsiék öt Ratát szedtek le.* Amikor kiugrott, a légicsatát látva előrevágtató három huszárunk keményen lőtte az ejtőernyőn himbálózó pilótát, azt hitték: *bolsi repülő.* A százados észrevette, rájukrepült, géppuskáiból eléjük pörkölt o földbe egy figyelmeztető sorozatot.

Aztán leszállt egy keskeny földcsíkra, kiugrott a gépből, leparancsolta az egyik huszárt a lováról, azonmód, pilótagúnyában, bőrsapkásan, szemüvegesen fölpattant a lóra, elvágtatott arrafelé, ahol a hadnagy földet érhetett. *A két huszár utána*... És megtalálták, megmentették...

Megjön a „Rata-karambol" hőse is

... Poros gépkocsi áll meg a repülőtér szélén. Lassan, óvatosan lép ki belőle — *Cickány hadnagy.* Be van kötözve a dereka, a nyakát, fejét furcsán, ferdén tartja. Egész testével fordul a beszélők, kérdezők felé:

— Meg ne szorongassatok, mert megsérültem az összeütközéskor... Talán eltörött egy bordám, még nem bizonyos, majd a kórházi Röntgen mutatja ki...

Egetverő éljenzés fogadja. Hogy megropogtatni nem szabad, hát megsimogatják. Boldog, aki hozzáérhet. Már melegszik a *futárgép* motorja, amellyel hazaviszik az anyaországba az egyik nagy kórházba. Nincs idő sokat beszélgetni.

— *Adjatok egy cigarettát, már jól esik!*...

Tízen adnak cigarettát, tüzet neki. Rágyujt, mélyre szippantja a füstöt, aztán gyors, halk, szaggatott mozdulatokkal mondja el, mi történt vele:

— *A Rata gyanús volt nekem.* Egyenesen felém repült... Furcsán, mereven ült benne a bolsi pilóta. . Most, hogy utána gondolok a dolognak, bizonyos, hogy *Laci őt is eltalálta.* Már halott, vagy legalább is eszméletlen volt, amikor gyengén meghúzva a Ratát, felém repült. Belelőttem, aztán felrántottam a gépet, de már késon volt... *Reccs! Nagy ütést éreztem* ...

Valaki közbeszól:

— Legalább ezer kilométeres sebességgel mehettetek össze!

„Látom, hogy a balszárnyam letört"

A hadnagy még egyet szippant a cigarettából:

— Az összeütközés ereje előbb előretaszított, belevertem a fejem a műszerfa'ba, majdnem kiszakadtak a bekötőhevederek... Azután ellenkező irányú ütést kaptam... Látom, hogy a balszárnyom letört, levált... A gép dugóhúzóba megy. Próbálom kivenni, nem megy... Ötszáz méteren lehettem, már kissé kótyagos voltam az ütésektől... Láttam, hogy nincs mentség, *kioldottam magam, kiemelkedtem a gépből és ledőltem a mélységbe*... Utána elvesztettem az eszméletem. Azt sem tudom, hogy értem földre... Amikor magamhoz tértem, egy kis tisztáson feküdtem, mellettem az ernyő. Még húzott, mert nem rogyott össze egészen... Lekapcsoltam magamról, felültem, felkeltem. Próbálgattam a lábaimat. Épek voltak. A mellemben nagy fájdalmat éreztem, a fejem zúgott. De kezem-lábam ép volt.

— Kis csapásra találtam, azon lassan, imbolyogva, dűlöngélve haladtam előre. A csapás egy útra vezetett az erdőbe... Egyszer csak lódobogást hallok... Már éppen el akartam rejtőzni, amikor olyant láttam, hogy nem hittem a szemeimnek: *A százados úr vágtatott, utána két huszár*... *Megtaláltak*...

Dörög a futárgép két motorja, indulni kell. A hadnagyot óvatosan felsegítik a gépre. A *gép elrepül.* A százados végignéz fiain, a napszítta, megsoványodott, félszakállas, kemény repülőkön:

— Fiúk, most már nyugodtan megyek haza, *valamennyien megvagytok!*...

„Százados úr az egyik légigyőzelem Cickányt illeti"

A főhadnagy előlép:

— *Százados* úr, nékem egy légigyőzelmem van, nem kettő. Cickány hiába mondja, hogy az ő Ratája pilótáját én lőttem meg előbb, *a Ratát ő semmisítette meg az összerepüléssel, a légigyőzelem őt illeti.*

A századjelentésben így is örökítik meg az öt győzelmes légicsatát. A parancsnok elolvassa a jelentést, jóváhagyja, azután csendesen azt mondja:

— Fiúk, de kár, hogy hazamegyünk!... De ha már hazamegyünk, — *kialszom magam*...

... *Így teltek-múltak a Ricsi század napjai a szovjetháború első két hetében.*

(R—ó).



A távolfelderítőgép indulása előtt megbeszélés a térképek felett



»Gépre!« Indul a távolfelderítőgép

KÉPEK
KÖZEL- ÉS TÁVOLFELDERÍTŐINK ÉLETÉBŐL

Le. ht. szd. Jánosy

Indulás előtt a közelfelderítőgép



Megitatják a levegő paripáját



Látogatás a bombázóink által szétrombolt, leégett sztaniszlaui repülőtéren

(Képanyag előző számunkban).



Repülőgépraktár, motorraktár, autóraktár pusztult a nagy tűzvészben — Rataroncsok a repülőtéren

Sztaniszlau, július hó.

A kassai orvtámadásra a légierők első válasza Sztaniszlau bombázása volt. Most itt járunk a pocsékká bombázott szovjet repülőtéren és sorra nézzük, hogy bombáink milyen kíméletlen pontossággal gyujtották, rombolták, aprították fel a megsemmisíteni valókat.

Hanem előbb más látnivaló van itt: megállítja az embert az az elképzelhetetlen szennyesség, piszkosság, amit ezen a vörös repülőtéren szovjet-rendnek neveztek. A legelhanyagoltabb falusi kovácsműhely szinte orvosi műtő a sztaniszlaui repülőtér műhelyeihez, szertáraihoz hasonlítva.

Kezdjük a látogatást a parancsnoki irodában:

Galiciába való bevonulásukkor az útba eső szegény kis faluk jegyzői, tanítói szobák butorait lopkodhatták összsze a parancsnoki szoba berendezéséhez, mert harmadrendű, teleki-téri nívójú, ócska a bútorzat. Az íróasztalon ökölnyi tintafoltok, zsíros étkezések maradványai és egy csorba tintatartókészlet. Márványból van, — de nem tinta van benne, hanem *vízzel feloldott tintaceruzalé.* A sztaniszlaui repülőtéren még a parancsnoki irodában sem ismerték úgylátszik az antracéntintát.

Félóránál több idejük nem lehetett a menekülésre, mert éppen csak összekapkodták a számukra értékesebb feljegyzéseket, de visszahagyták a repülőtéri naplót, szétszórt morse-tekercsek kígyóznak a földön, összehányt könyvek tornyosulnak. Néhány könyvet gyorsan átlapozgatunk: egészen elemi dolgok vannak bennük. A repülés általános történetében 10 évvel ezelőtt adtak ki hasonló nívójú szakmunkákat a repüléssel kapcsolatos aerodinamikai tudnivalókról. A többi irodahelyiség világháborús századirodákhoz hasonlatos, akik ezekben a helyiségekben éltek, azokat nem sokat zavarták söpréssel, takarítással, a súrolás pedig ismeretlen fogalom volt előttük. Centiméter vastag a piszok mindenen.

Repülőkultúra nyomait alig találni, de minden helyiségben ott a szovjetkultúra névjegye: *mocsok a szoba közepén.*

A gazdasági hivatalban egy óriási páncélszekrény, lengyel gyárban készült, ezt sem a vörösök hozták ide. Ugylátszik a gazdasági hivatal vezetője, már nem merészkedett ki a bombázott repülőtérre, vagy meg sem várták a menekülő bolsevisták, mert nem kulccsal nyitották fel, hanem *vasrudakkal feszítették ki és kitakarították az utolsó kopektől is.*

A főépületet még a lengyelek építették, a szovjet átalakítás nyomai mindössze a villanydrót, amelyet az asztalokhoz vezettek szét. Azzal már nem vesződtek, hogy tisztán és gusztusosan a falon, vagy a falba vezessék a vezetéket, a legrövidebb úton húzták a levegőben a fővezetéktől az asztalokig, csuda, hogy a drótakadályok között közlekedni tudtak a szobában.

Nézzük meg a szerelőműhelyt:

Földbevert facövekre erősítették fel ócska szegekkel az egyetlen satut, egyetlen szerelőpadot, munkaasztalt nem látni. Rejtély, hogy ezen az ázsiai satun hogyan tudtak akár egy ócska vaspatkót is megreszelni.

Az ablakdeszkákon dolgozhattak a szerelők, mert csupa olajfolt, vasreszelékpor az ablakdeszka, a deszkapárkányok széle pedig levésett, elreszelt. Két helyen is láttam lyukat bevágva peremben, nyilván kisegítő satuk voltak ezek a deszkanyílások.

A visszahagyott szerszámok életlenek, kopottak, a reszelőknek nyelük nincs, valamennyi szerszám régen rozsdás.

A szomszédos szoba raktárhelyiség: Gyalulatlan, egymásba nem illő, különböző nagyságú keverék-deszkából eszkábáltak állványt az alkatrészek számára. Az állványt úgy építették a fal mellé, hogy majd a nyakunkba dőlt, hogy valahogyan mégis megálljon, tégladarabokkal támasztották alá. A polcokra helyezett alkatrészek fele hátraesett a fal mellé, ott rozsdásodott, ette a piszok.

A raktárhelyiségben nincs egyetlen darab értékes holmi, csupa használt pótalkatrész, még elhullajtva sem találunk újat, már pedig elképzelhetetlen, hogy a gyors. vad kapkodásban minden új holmit elvihettek volna.

Egyetlenegy hangár maradt épen, abban két öreg Curtiss-masina szomorkodik. Ahelyett, hogy szétrombolták vagy felgyujtották volna, úgy tették »használhatatlanné«, hogy — gyorsan leszerelték róluk a légcsavart. Műszaki felkészültségükre és gondolkozásukra legjellemzőbb ez, nem jutott eszükbe, hogy kész repülőgépekre légcsavart szerezni vagy készíteni manapság gyerekjáték.

Egy másik hangárt telitalált egy gyujtóbombánk, de semmiféle gyujtanivaló nem volt benne, mert a hangárban — *cementcsőműhelyt rendeztek be.*

Ez is a szovjet felsővezetésre jellemző!

A sztaniszlaui repülőtér talaja olyan átázott, vizes, hogy amikor autóval akartuk megközelíteni a bombázóink által meggyujtott Raták roncsait, *hathengeres autónk elült, elakadt, úgy kellett lovakkal kivontatni.*

A Szovjetnek sürgősen szüksége lett volna a sztaniszlaui repülőtérre, amelynek óriási szélső hangárjaiban repülőgép-raktár és motor-raktár volt. A német hadüzenet előtt két héttel kezdbettek hozzá gyorsan a víztelenítéshez. Már hallottak arról, hogy vizes területeket alagcsövezéssel kell szárazzá tenni, az átlyukasztott tetejű hangárban hozzákezdtek hát az alagcsövek készítéséhez. Olyan vastag, széles betoncsöveket gyártottak, mint amilyen szélesek nálunk a kútgyűrűk. Hogy ezeket a csőmonstrumokat hogyan akarták azután elásni, azt valószínűleg elfelejtették az idevonatkozó szakkönyvekből kiolvasni. Külön betonkeverő gépek dolgoztak, a hangár előtt egész sereg beszáradt betoncső áll készenlétben. Valamennyire rá van írva krétával a készítés időpontja: *1941 június 24.*

No, ezek is jókor kezdtek az alagcsőkészítéshez...

Sokkal tanulságosabb látnivaló ennél a bombázások eredménye:

Ahol hetekkel előbb még óriási repülőgépraktár és motorraktár volt, ott most megszenesedett gerendák meredeznek az ég felé és a földön púpokban csomókban a rengeteg összeégett, megolvadt, salakkáhült valamik, amik nemrégen még repülőgépek, motorok voltak.

Micsoda tűzvész, rombolás volt itt, hogy fa, kő, beton fém ennyire megsemmisült!

Az irtózatos hő teljesen összeolvasztotta a raktárt, épületet, percekig kotorászunk a romok között, míg lelünk valamit, ami csavar, rúd, henger, tengely, kerék vagy másféle lehetett.

Az óriási raktár előtt magas rakodóhely volt, olyan, mint amilyen odahaza van nálunk a vasúti raktáraknál. A széles, hosszú rakodóhely telistele volt szovjet teherkocsikkal. Méteres nagy, óriásballónú, vadonatúj kocsik, pótkocsik lehettek. Onnan gondoljuk, hogy a repülőtéren visszamaradt két pótkocsi, vadonatúj óriásballonjaik darabonként megérik az ezer pengőt.

Égett ez a raktár és autótemető úgy, hogy három megyére három napig látszott a lángja!

Három lengyel diák merészkedik ki a repülőtérre, látva, hogy magyar repülők járnak-kelnek már rajta.



MAGYAR TÁVOLFELDERITŐGÉP SZOVJET RATÁT LŐ LE





A honvéd légierő bombázta Kamenyec-Podolszkot

A bombázás nyomai

Lr. ht. szd. dr. Morelli





Odajönnek s kérdezetlenül mondják:

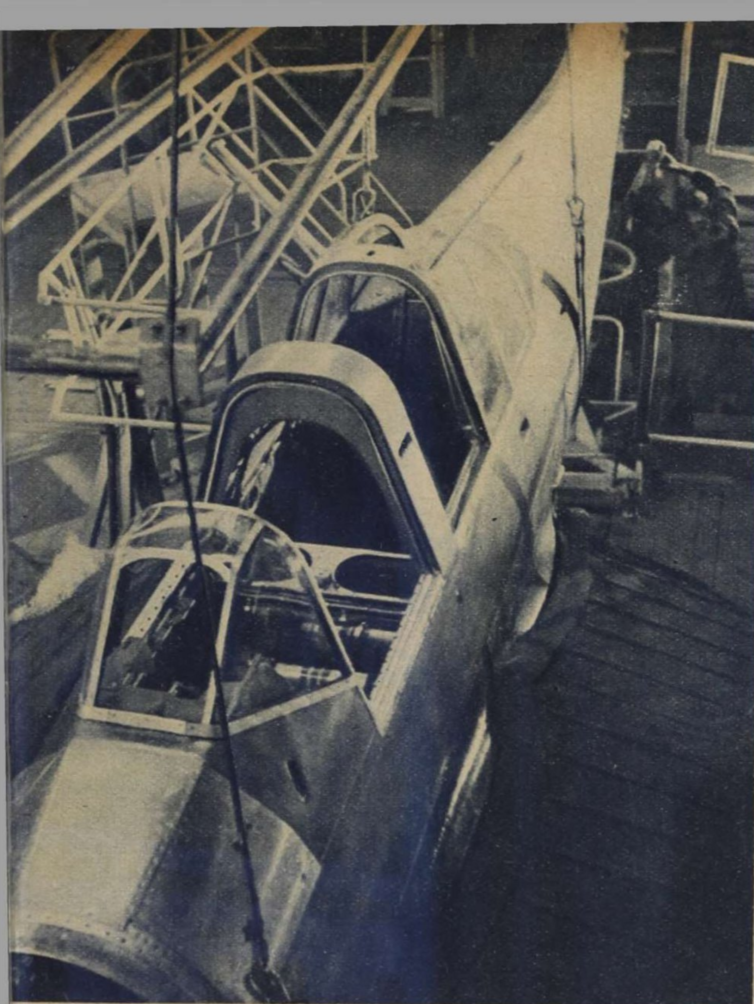
— Mi előbb német gépeknek néztük a *Junkers*-bombavetőket, csak azután, hogy leereszkedtek és távcsővel jól láthattuk őket, fedeztük fel a magyar felségjelet rajtuk. *Lőtték önöket alaposan eleinte, de rá sem hederítettek.* Sorban és egymásután zuhant alá a bombaeső. És hogy milyen jól vetették a bombákat, láthatják itt, mert hat bomba esett csak üres repülőtérre, *a többi Ratákat gyujtott, épületeket gyujtott.*

— *Látták volna azt a kiabálást, riadalmat, kapkodást, bujkálást, rémületet, ami itt volt a bombázás alatt és azután!*

— *Mint a tébolyodottak, úgy viselkedtek.* Egyetlenegy vörös repülő volt, aki legalább annyit tett, hogy tehetetlen dühében revolverrel lőtt a bombázók felé... *A támadás után eszük ágába sem volt az oltás, mingyárt menekülni kezdtek. Néhány autójuk épségben maradt az úton, felhánytak rá úgy, ahogy jött mindent, azután elrobogtak.*

Ami belső pusztítást itt látni, azt felháborodott ukránok cselekedték, de a kék-sárga karszalagos ukrán milicia hamarosan eltanácsolta a bosszúállókat. A lakosság már nem megy az épületekbe, az előbb még furnérlemezt, szalmát, szénát, deszkapallókat hordtak szét innen. De hogy ideértünk, abbahagyták, pedig senki sem szólt nekik, hogy most már vége a harácsolásnak. Mingyárt beleszoktak a rendbe, abba, hogy ne bántsd a másét...

Illene valami emléket vinni a szétbombázott, tönkretett szovjet repülőtérről, de — nincs egyetlenegy emléktárgynakvaló rajta. Gyorsan lefényképezzük a látnivalókat, a megtorlás tökéletes munkáját, és míg a fényképezőgépeket visszarakjuk a repülőtér sarából kimentett autónkba, azon gondolkozunk, hogy itt minden volt, csak repülőgazdálkodás nem. *Nem ismerték a vörösök az anyag, a gép értékét.* Ami újat kaptak, nyüttték, míg ment. *Sohse szerették ezek a gépeiket úgy, mint a huszár a lovát.*



A szárnyközéprészt a törzshöz építik.



A Ju 88-as nagy sorozatban készül.

A Murmansktól Alexandriáig és Anglia felett

legnagyobb számban alkalmazott zuhanó- és magasbombázógép a

JUNKERS Ju 88.

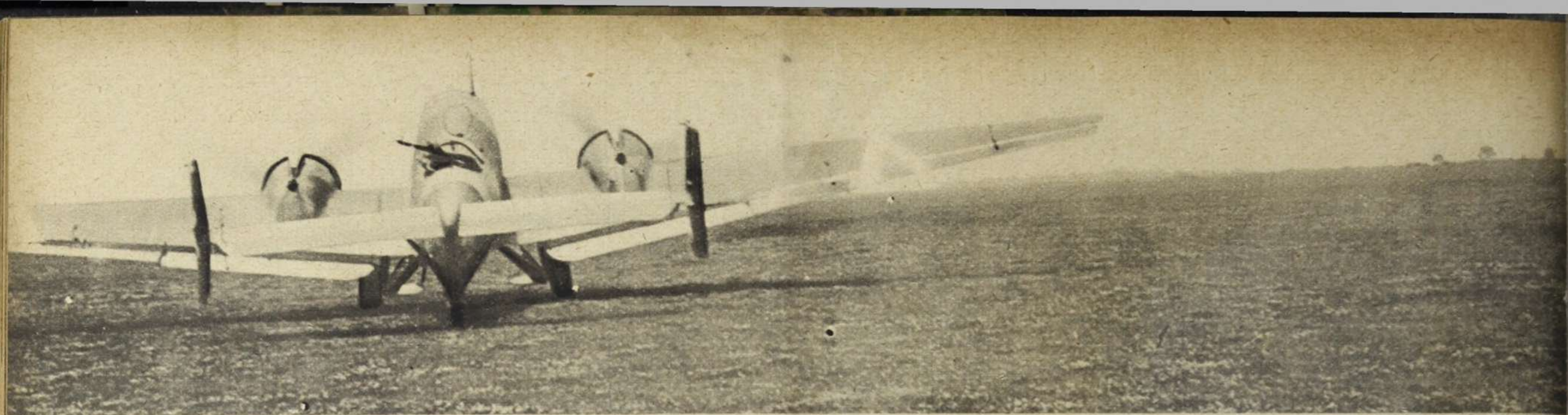
A nagy sorozatban épített gépek kiválóságát az elkeseredetten védekező oroszok ellen elért eredmények igazolják.

Ju 88-as a Földközi-tenger egyik szigetén.



Ju 88-as Ukrajnában.





Junkers Ju 86-os bombázógépünk

Egy bombázógépből „kipottyant" géppuska-lövész kalandos visszatérése szovjetföldről

(A honvéd légierők haditudósítójától.) A szovjetelleni keresztes hadjáratba bevetett repülőink hadiélményei között rengeteg hősi cselekmény van. Alant megörökítünk egyet, jellemző a magyar repülők szellemére, harcikészségére és főleg arra, hogy minden nehéz helyzetből megtalálják a kiutat. És humoruk nem hagyja el őket akkor sem, ha bombázás, erős légi elhárítás közben — *kipottyannak a bombázógépből.* Nincs az az ötletes amerikai filmrendező, aki ki tudná agyalni az *»elvesztett magyar géppuskalövész«* történetét:

A géppuska-lövész „kimarad" a bombázógépből

A *Junkers*-típusú bombázógép parancsnoka így mondja el a nem mindennapi történetet:

— A feladatunk az volt, hogy a bolsik utánpótlási vonalát romboljuk szét. A feladatot az igen erős földi elhárítás ellenére olyan pontosan hajtottuk végre, mintha hadgyakorlaton lennénk.

— Bombaterhünket lehajítottuk, azután gépünk teljes gázzal emelkedni kezdett hazafelé.

— Géppuskalövészünk a törzsben unhatta, hogy semmiféle ellenségnek nyoma sincs. Kikötötte hát magát a biztosító hevederből és jól kihajolt, hogy ha már ellenséges terület fölött repül, széjjelnéz.

— Hamarosan erősen dobálós, »bőés« időbe kerültünk. Gépünk egyszercsak erősen, hirtelen lesüllyedt, a kíváncsi géppuskalövész alól »elszökött« a repülőgép, egyszercsak kint volt ellenséges terület fölött a levegőben...

— Dermedten néztük, hogy hogyan segít magán, hiszen, ha lepottyan, holtrazúzza magát...

— Nem vesztette el a fejét... Gyorsan megrántotta az ejtőernyő kioldóját, az ernyő pontosan nyilt, másodperc multán már biztonságosan ereszkedett lefelé az ernyőn.

— Sajnos, nem segíthettünk rajta, mert erdőborította dombhátak fölött repültünk, sehol nem volt kényszerleszállásra alkalmas terület, hogy leszálljunk érte és felvegyük... Sorsára kellett bíznunk... Aggódtunk érte, hiszen *sok kilométerre voltunk még a szovjetvonalak mögött...*

„Alázatosan jelentem, bevonultam!"

Néhány nap mulva a hadirepülőtéren borotválatlan, csillogószemű fiatal repülő-tisztes jelentkezik a gép parancsnokánál:

— Alázatosan jelentem, bevonultam!...

A kipottyant géppuskalövész!

Tisztek, altisztek, legénység nem hisznek a szemüknek:

— Hát te hogy kerültél elő?

A kipottyant géppuskalövész arcán huncut mosoly villog, amint jelenti:

— *Megmenekültem!...*

„Egy fa tetejében kötöttem ki"...

Két cigaretta közben mondja el az elpusztíthatatlan kedélyű géppuskalövész kalandos megmenekülésének történetét:

— Ahogy kipottyantam a gépből és ernyőt nyitottam, a rántástól kissé elkábultam... Nem csoda, nincs gyakorlatom még a kipottyanásban... Az ernyő szépen hozott lefelé, félszemmel a gépet néztem, félszemmel a földet. Láttam, tudtam, hogy itt, a bolsik vonala mögött nem szállhatnak le, hát előbb *búcsút intettem,* hogy lássák, hogy: élek. Azután az jutott eszembe:

— Hogy a bolsik közé pottyanhatok, az biztos. Hogy hazakerülök-e valaha, az — nem biztos. Ennélfogva: *föl a fejjel, fő a hidegvér! Ha jól ügyelek, még hazakerülhetek!*

— *Kikötöttem szerencsésen egy fa tetején...* Leoldottam a hevedert, s lemásztam. Gyerünk ki az erdőből! — mondom s lassan, ügyelve kicsörtettem.

— Vacsoratájt értem el az erdő szélét. Onnan vagy száz méterre lehetett mindössze a kis orosz falu széle. Lesz, ami lesz, mondom magamban, *gyerünk toronyiránt!*

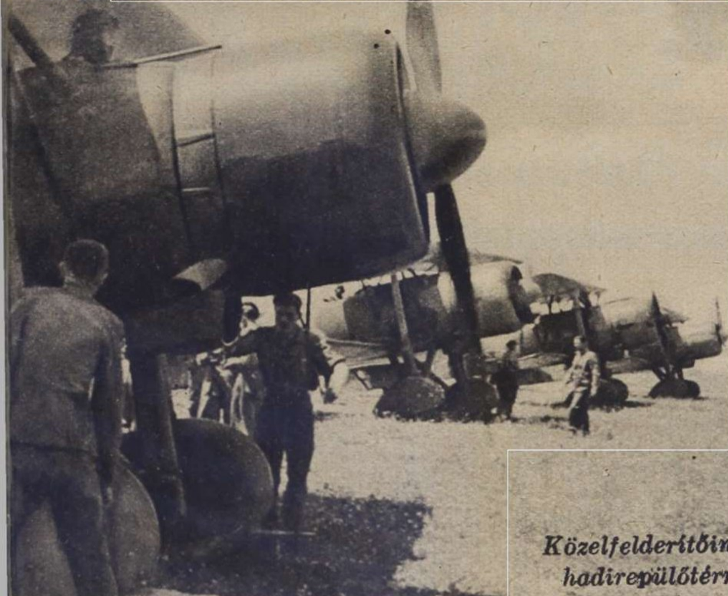
— A kertek felől a házakhoz osontam. Benézek az egyik udvarba. Egy jóállású menyecske éppen az aprójószágot etette. Egy öregapó pedig javában aprította a gyujtósnak valót.

— No, mondom, nézzük meg, kifélék? — Még két-három udvarba belesek, holsi katonáknak semmi nyoma. Visszamentem hát az első házhoz.

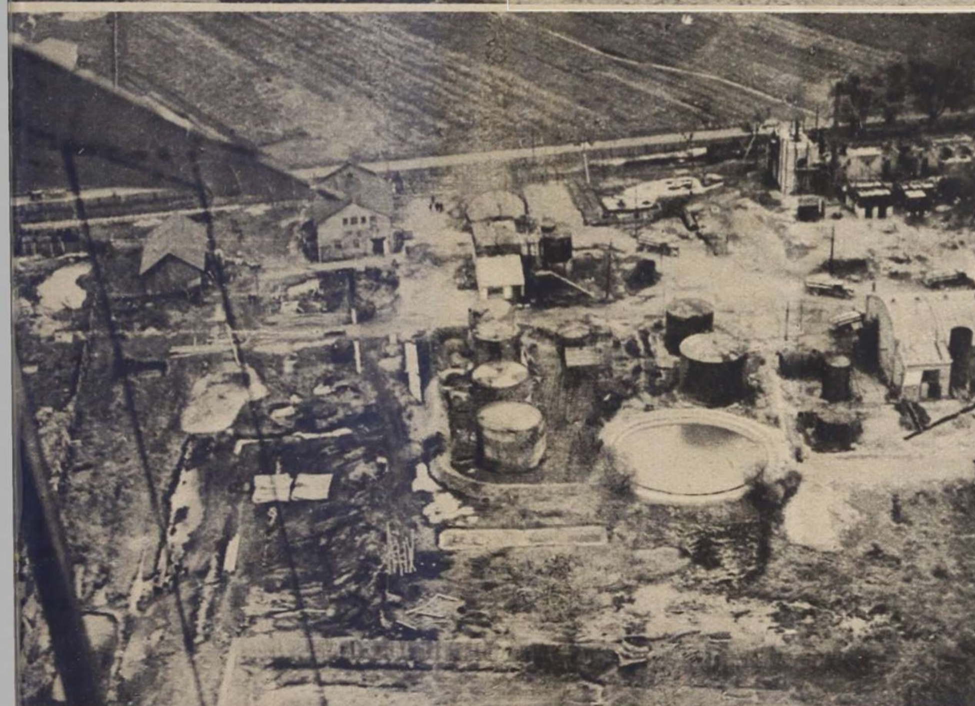
Ezüstpengő mint magyar névjegy

— A menyecske, meg az öregapó még mindig az udvaron voltak. Beléptem az udvarra azon-

KÉPEK A HONVÉD LÉGIERŐK DICSŐSÉGES ÉS GYŐZELMES HARCAIRÓL AZ OROSZ FRONTON



Közelfelderítőink egy galíciai hadirepülőtérről indulnak



Romok, kráterek, pusztulás egy szovjet ipartelepen a magyar bombatámadás nyomán



Ezt a Ratát is telibetaláltuk

mód repülőgunyában, s rájuk köszönök:

— *Adjon Isten jóestét, szép menyecske, magának is bácsikám!*

Jót nevet, ahogy tovább folytatja:

— No, alaposan megrémültek az ártatlanok, *úgy kellett visszatartanom őket, nehogy elszaladjanak.* Kézzel-lábbal magyaráztam nekik a számukra érthetetlen dolgot, hogy kipottyantam egy magyar bombázógépből, s most itt vagyok, kutyabajom... Végül elővettem egy *ezüst pengőst*, odaadtam neki. Mindjárt észhez tértek:

— *Vengerszki!* — mondták.

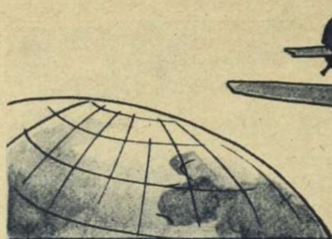
— Azután bevezettek a házba, tejet, kenyeret adtak... Nem tudtam, hol vagyok, hát szemmel tartottam őket. Az *öreg eltűnt*, én meg csak kinyitottam a pisztolytáskám és erősen figyeltem: *mi lesz?* Az öreg hamarosan előkerült, magával hozott egy tányérsapkás, göndörfürtű, kajlafülű, nem valami bizalomgerjesztő alakot, aki németül magyarázott erősen. Pisztolytáskát, derékszíjat hordott, de nem nyult a pisztoly felé, hanem azt magyarázta, hogy ő meg a szomszéd faluba igyekszik a bolsik elől, odaát már németek vannak. Szállást kínált, a háza is gyanus volt. Nem vártam meg a hajnalt, faképnél hagytam a falut és árkon-bokron átbotorkálva a szomszéd faluba mentem. Ott is előbb kikémleltem a terepet.

— A szélső ház udvarán egy asszony volt éppen. *Ráköszönök és mutatom a pengőt.* Hát — a nyakamba ugrik:

— *Magyar vagy? Áldjon meg az Isten!*

— Kiderült, hogy *Bukovinából odaszármazott magyarok.* Előkerült az ura is. Agyonölelgették, cirógatták, azt sem tudták, hova tegyenek. Jól ellátták, azután a férfi úttalan-utakon egyre nyugatabbra vezetett. Igy értük el csapataink vonalát. Fehér kendőt lobogtattam, hogy belém ne puskázzanak. Előőrseinkhez jutottam, bajtársak között voltam és...

...És, *alázatosan jelentem, — hazajöttem!...*




REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS. LÉGI POLITIKA.

Kinevezések. A Kormányzó Úr Ő Főméltósága a m. kir. honvéd mérnöki tisztikar hivatásos állományába felvette és almérnökké kinevezte a *repülő* alcsoportnál: dr. *Taufenecker* Vilmos t. műsz. gyakornokot, *Nyári* Tibor t. karp. c. őrm.-t és *Klaudinyi* Béla t. karp. c. tűzmestert.

*

Ösztöndíj honvéd repülő mérnökjelöltek részére.

A honvédelmi miniszter pályázatot hirdetett honvéd mérnöki ösztöndíjak elnyerésére, illetve a honvéd mérnöki tisztikarba történő felvételre. A pályázat szerint évente 75 műegyetemi hallgató között osztanak ki 1000—1000 pengőt, hogy támogassák azokat, akik a honvéd mérnöki tisztikarba kívánnak lépni.

A terv szerint egy-egy évfolyamban 15—15 hallgatót fognak ösztöndíjban részesíteni a műegyetem elvégzéséig, legfeljebb azonban öt esztendeig. Ennek megfelelően mind az öt évfolyam hallgatói, illetve jelöltjei beadhatják pályázatukat az ösztöndíj elnyerése végett.

Az ösztöndíjasok az oklevél megszerzése után a honvéd mérnöki tisztikarba felvételt nyerhetnek. Előbb azonban eleget kell tenniök katonai szolgálati kötelezettségüknek s a második év végén tartalékos mérnöki tiszti vizsgát kell tenniök annál a szolgálati ágnál, ahol később, mint tényleges alkalmazásra kerülnek. A második év egyúttal próbaszolgálatnak számít.

A légierőkhöz gépészmérnökök, vegyészmérnökök, mérnökök és vaskohászok nyerhetnek felvételt.

A honvédelmi miniszterhez címzett kérvényeket augusztus 15-ig a honvéd mérnöki tisztikar főnökének címére kell küldeni (Budapest, Honvéd-utca 28—30, Károly fhg.-laktanya). Kérvényminta és részletes tájékoztató a július 15-én megjelent 33. sz. Honvédségi Közlönyben található.

*

Sziám kormánya elhatározta külföldi repülőgépek vásárlását. Az »Asahi« c. tokiói napilap szerint Sziám ezidőszerint 2—300 első vonalbeli repülőgéppel rendelkezik. A sziámi kormány Bangkoktól északkeletre nagy repülő támaszpont berendezését tervezi.

*

Az olasz légierők költségvetése — a »Gazetta Ufficiale« szerint — az 1941. július 1-től 1942. június 30-ig terjedő költségvetési évre 3.664 millió líra. Ez az összeg két részre oszlik. Rendes és rendkívüli kiadásokra. A rendes kiadások között a javítási és átalakítási kiadások 420 millió lírával, a sorozatgyártás 550 millió lírával, fegyverzet és lőszer 70 millió lírával, üzemanyag 600 millió lírával s a légiforgalom 185 millió lírával szerepel.

Az előirányzott költségvetés többé-kevésbé fiktív, mert a minisztertanács már eleve felhatalmazást kapott a háború okozta rendkívüli kiadásoknak a fenti összeget is túllépő beállítására.

*

Ötéves terv a svéd légierők kiépítésére. A svéd parlamentben most tárgyalják *Nordenskiöld* tábornoknak, a svéd légierők parancsnokának ötéves tervét a légierők és ezzel kapcsolatban a repülőipar kiépítésére. A terv a hadsereg egyéb szolgálati ágainak kiépítéséhez fog kapcsolódni.

A svéd repülőgépgyár eddig három repülőgéptípus építését vette tervbe. Ezek: a kétmotoros Junkers Ju 86 K, az egymotoros North American NA—16 és az ugyancsak egymotoros Northrop (Douglas) 8A—1. A gyár ezenkívül egy hazai fémszerkezeten is dolgozik.

A gyár alaptőkéjét 21 millió koronára emelték.

*

Franciaország légügyi költségvetése 1941 második felére: 4.4 milliárd frank. Ez az egész állami költségvetés 2 százalékának felel meg. A légügyi kiadások a következőképpen oszlanak meg:

Személyi kiadások: 1.4 milliárd frank.
Fenntartási hitel: 1.1 milliárd frank.
Új repülőgépek beszerzésére: 1.9 milliárd frank.

A felsorolt kereteken belül a légiforgalom támogatása 215 millió frankkal, a kísérlet és kutatás 240 millió frankkal, az adómentes repülő üzemanyag beszerzése pedig 335 millió frankkal szerepel.

*

Az angol szárazföldi hadsereg elégedetlensége a légierőkkel szemben ismét kifejezésre jutott a krétai harcokról folytatott angol parlamenti vitában. Ez a kérdés egyszer már a franciaországi hadjárat idején is szóba került. Akkor egy külön parancsnokságot állítottak fel a szárazföldi és a légi haderő együttműködésének biztosítására. Most ismét követelték a parlamentben, hogy a légierőket rendeljék alá a szárazföldi hadseregnek, de *Churchill* a javaslatot elvetette. Kilátásba helyezte azonban, hogy a páncélos seregtesteket több repülő alakulattal fogják ellátni, mint eddig.

*

Amerikai segítség a Szovjetnek. Az orosz légierők súlyos veresége után Szovjetoroszországnak sürgősen szüksége van amerikai repülőgépekre. Az amerikai repülőipar termelőképességét azonban teljesen kimeríti egyrészt saját légierőinek kiépítése, másrészt az Angliának nyujtandó segítség. Igy nem marad hátra más, mint az, hogy vagy a saját légierőinek szánt repülőgépek egy részét engedi át a Szovjetnek, vagy pedig az, hogy Anglia mond le egyes repülőgépszállítmányokról az orosz fegyvertárs javára.

Az Egyesült Államok ezenkívül munkagépek és üzemanyag szállításával is támogatni kívánják Szovjetoroszországot. Valószínűleg repülőüzemanyagról van szó, amiben az orosz hadsereg a finn háború idején is hiányt szenvedett és amerikai utánpótlásra szorult annak ellenére, hogy Oroszország egyébként gazdag olajmezőkkel rendelkezik.

Az amerikai segítség másik módja valószínűleg abban fog megnyilvánulni, hogy az Egyesült Államokból *amerikai* hajókon viszik majd az Oroszországnak szánt árukat Vladivosztokba.

*

Csangkajsek 100 vadász repülőgépet kap Amerikától a burmai út védelmére.

*

Ausztráliában a légügyi minisztériumon kívül felállították legutóbb a repülő-iparügyi, valamint a légvédelmi minisztériumot is.

KATONAI REPÜLÉS.

Mölders alezredes július 16-ig ebben a háborúban összesen 101 repülőgépet lőtt le. Tehát a spanyol hadjáratban lelőtt 14 repülőgéppel együtt összesen 115 légigyőzelmet aratott. A vezér és kancellár ebből az alkalomból kihallgatáson fogadta a német repülők büszkeségét és átadta neki a tölgyfalombot a brilliánsokkal ékesített kardokkal a Vaskereszt lovagkeresztjéhez.

*

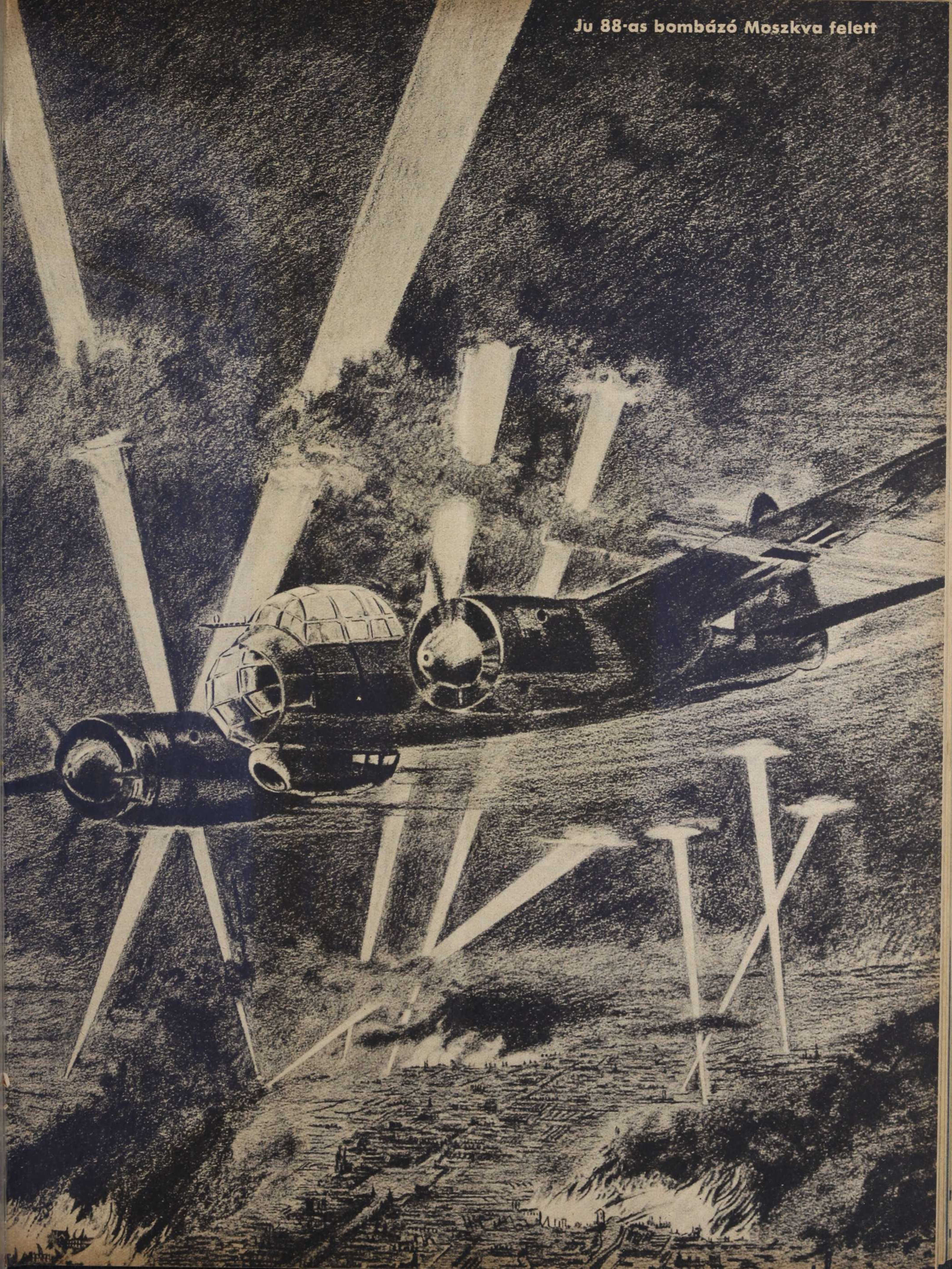
A szovjetorosz női zászlóaljak mellett — egy fogolypilóta jelentése szerint — női pilóták is harcolnak az orosz hadseregben.

*

A hollandindiai Soerabaja légi és haditengerészeti támaszpontot megerősítették. Ide és Holland-India más támaszpontjaira számos amerikai hadi tengerészeti repülőgép érkezett.

*

»Vakrepülés.« A honvédelmi miniszter kiadta a légierők részére a »Vakrepülés« című szolgálati utasítást. Az utasítás a kiadás napján lépett érvénybe. Az új repülő szolgálati könyv jelzése »E—rep.—1. út.«



Ju 88-as bombázó Moszkva felett

Manilában, a Fülöp-szigetekre többezer főnyi tengerész-csapaton kívül egy amerikai bombázó század is érkezett. Manila hadikikötőjében: Cavite-ban horgonyoz az ázsiai flotta zászlós hajója: a »Houston«, továbbá a »Ranger« nevű repülőgépszállító hajó, valamint különböző torpedóvadászok és 20 búvárhajó.

✱

Az Egyesült Államok és az Azori-szigetek. Wheeler amerikai szenátor a »New-York Journal American« szerint felszólította *Knox* tengerészeti minisztert, nyilatkozzék arra nézve, hogy megfelelnek-e a valóságnak azok a híresztelések, amelyek szerint *Roosevelt* az Azori-szigetek közelében a haditengerészet repülőgépeivel felderítő repüléseket végeztet.

✱

A német repülőgépek — foglyul ejtett orosz tisztek vallomása szerint — a postahivatalok és kábelvezetékek elpusztítása által már a háború első napjaiban annyira tönkretették a szovjethíradó szolgálatot, hogy a vezetés emiatt sokhelyütt megbénult.

REPÜLŐSPORT.

Hitler Adolf-díj. A motornélküli repülés Hitler Adolf-díját az idén *Kurt Schmitt* kapta 495 km-es célrepülésért, amelyet Trebbin és München között végzett. (Trebbin Berlin közelében fekszik.)

✱

Japán vitorlázó repülő rekord. Tadao *Kavabe* japán pilóta a Krusu-szigeten 13 óra 38 perces vitorlázó repülést végzett. A teljesítmény japán időtartamrekord.

LÉGIFORGALOM.

A Douglas DC—4-típusú négymotoros amerikai utasszállító repülőgépet ezentúl bombázó kivitelben is gyártani fogják. Szóba került, hogy az a 80 repülőgéprendelés, amelyet a légiforgalmi társaságok eredetileg DC—4-mintájú gépek szállítására adtak le a Douglas-gyárnak, bombázó kivitelben készül el és így beleilleszkedik a hadseregszállítások programjába.

✱

A Lloyd Aereo boliviai német légiforgalmi vállalat igazgatóját, *Schrott-ot* Lapazban letartóztatták. A letartóztatás azzal a gyanusítással áll kapcsolatban, amely miatt a boliviai kormány — valószínűleg északamerikai befolyásra — megvonta a működési engedélyt a boliviai német követtől.

✱

MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK.

Ferrarin Arturo olasz repülőalezredes egy új típusú repülőgép berepülése közben lezuhant és meghalt. *Ferrarin* neve már a huszas években világszerte ismert volt különböző távolsági repülései révén. 1920-ban elsőnek repült Rómából Tokióba.

✱

A Douglas B—19-et, az Egyesült Államok legnagyobb bombázó repülőgépét 1,200.000 dollárra biztosították. A biztosító társaságok a berepülés legelső percéért 100.000 dollár prémiumot kértek. A biztosítási költség a berepülés idejének minden további órájáért 4000 dollár volt. A magas biztosítási összeg egyrészt azzal magyarázható, hogy ily nagy terjedelmű és teherbírású repülőgép még sohasem épült az Egyesült Államokban, másrészt avval, hogy a gép 2,500.000 dollárba került.

Első kísérleti repülése június 27-én zajlott le 100 km-es távolságon. Nekifutása 700 m volt. A kísérleti repülés alatt 6 Curtiss P—40-mintájú vadászegyüléses kísérte.

Személyzete 10 fő és állítólag 125 teljesen felfegyverzett katonát tud befogadni.

✱

Új repülőgépgyár létesült Németországban. Neve: Jacobs-Schweger Flugzeugbau.

✱

Repülőmotorok védelme a Szahara homokja ellen. Az afrikai harcokban résztvevő olasz repülőgépek motorjai sokat szenvednek a sivatagi portól, amely a motorba jutva, annak élettartamát megrövidíti. Ezen az olaszok úgy segítenek, hogy a motorba jutó levegőt egy készülékkel a portól megszűrik. A szűrő a motor teljesítményét nem rontja és káros ellenállása csekély.

✱

Svédország a háború elején körülbelül 280 darab vadászrepülőgépet rendelt Amerikában. A megrendelés alapján az amerikai repülőgépgyár 1,154.597 dollár előleget kapott s a svéd kormány ezenkívül 10,467.944 dollárt helyezett letétbe a gyár javára amerikai bankoknál.

A megrendelt vadászgépek közül 134 vagy 144 darab időközben elkészült, azonban a gyárnak nem volt módjában azokat átadni Svédországnak, mert időközben az amerikai parlament olyan törvényt hozott (Faddis-Bill), amely csak a demokrata államok hadianyagmegrendeléseit ismeri el érvényben lévőknek, míg a többiekét megsemmisíti. A Svédországnak szánt repülőgépek ennek következtében Kanadába vándoroltak. Kanada viszont nem fizetett még a gépekért, minek következtében a Vultee-repülőgépgyár sem tudta visszafizetni a előleget Svédországnak.

Az amerikai kormány szintén nem térítette meg a tartozást a gyár helyett, így azután Svédországnak nem jutott se pénz, se — vadászgép. A svéd kormány ezek után nem tehetett mást: pört indított a gyár ellen a letétbe helyezett és az előlegként kifizetett dollármilliókért az amerikai szövetségi bíróságnál.

A pör kimenetelét nemzetközi pénzügyi körök érdeklődéssel várják.

✱

Siemens Károly Frigyes, a német repülőiparban is tevékeny szerepet játszó Siemens-művek igazgatója 68 éves korában meghalt. A gyárat atyja: *Siemens Werner* alapította.

✱

A »Republic« amerikai gyár jelenleg a P—43 »Lancer«-típusu vadászegyüléses sorozat-gyártásával foglalkozik. A gyár új típusa: a »Thunderbolt« vadászegyüléses, amelyet 14 hengeres, 2000 lóerős P & W Double Wasp-motor hajt. Négyszárnyú, állítható légcsavarja van. Próbarepülései májusban kezdődtek.

Ausztráliában 2000 iskola- és gyakorló repülőgép előállítását tervezik. Ezenkívül első vonalbeli repülőgépek előállítása is foglalkoztatja az ipari érdekeltségeket. A többi között szóba került a Bristol »Beaufort« bombázók gyártása is. Legújabban a Consolidated PBY-típusú vizi távolfelderítő repülőgép és a Bristol »Beaufighter« kétmotoros romboló előállítását vették tervbe.

✱

Feltűnően erős a fegyverzete annak az új amerikai felderítő gépnek, amely elsőnek hagyta el az egy évvel ezelőtt Long Beachben (Kaliforniában) létesült Northrop Aircraft Inc. gyár szereldéjét. Az új, egymotoros felderítőgép típusjelzése: Northrop N—3 PB. Teljesen fémből készült, mélyfedelű. A 3 ülés egymás mögött nyert elhelyezést. A gépet 1200 lóerős Wright »Cyclone« motor hajtja. Fegyverzete: 4 drb, egyenként 12.7 mm-es géppuska a szárnyakban, azonkívül 2 darab 7.6 mm-es megfigyelő puska a törzs hátsó részén. Elhelyezhető rajta egy 910 kg-os torpedó, vagy több, összesen 1000 kg súlyt képviselő bomba.

4820 kg repülő súllyal 414 km maximális és 346 km utazó sebességet ér el. Emelkedési határa: 8700 m, legnagyobb repülőtávolsága: 2250 km.

✱

Moore-Brabazon, Nagybritannia repülő iparügyi minisztere, a »*Das Reich*« közlése szerint kijelentette, hogy az angol repülőipart decentralizálták. Tökéletes az együttműködés —a nyilatkozat szerint — az angol és az amerikai repülőipar között. A két állam repülőipara kölcsönösen rendelkezésére bocsátja egymásnak részletmegoldásaikat.

Moore-Brabazon kijelentése szerint az amerikai repülőgépek ezentúl kizárólag légi úton érkeznek át az óceánon, nem pedig hajókon.

✱

Mentő bóják a Csatornában. Az angol légierők a haditengerészet támogatásával a Csatornában sűrű mentőbója-hálózatot létesítettek leszállásra vagy leugrásra kényszerült pilóták segítségére. Ezek a mentőbóják külsőre eltérnek a német mentőbójáktól, amelyek alakja a búvárhajók parancsnoki tornyára hasonlít. Az angol bóják csónakalakúak. Hosszuk hét méter és színük sárga. Feltűnő vöröskereszt jelzést viselnek. Lépcsők és kapaszkodók vannak az oldalán. Tágas kabinjában fekvőhelyeken kívül konzerv, ivóvíz, cigaretta, tej, rum, kötszer, ruha és olvasnivaló található. A kabin fűthető és rádió adó-vevőállomással is fel van szerelve.

✱

A Vought-Sikorsky csavarrepülőgép Amerikában megjavította a csavarrepülőgépek időtartam világrekordját. Az új rekord 1 óra 32½ perc. A régi rekord, amit a német Focke Wulf Fw 61-típusú csavarrepülőgéppel állítottak fel, 1 óra 20¾ perc volt.

✱

Új repülőgépgyár létesült az Egyesült Államokban. Neve: Freeman Aircraft Co. Székhelye: Santa Monica (California). A vállalat első gyártmánya egy kétmotoros vegyes feladatú repülőgép, amely zuhanó bombázásra is alkalmas.

ÚJ KÖNYVEK

A NOVARA HŐSE
(Thardy W. Lajos könyve.)

Thardy W. Lajosnak, a fiatal magyar költőgeneráció egyik tehetséges tagjának igen szép könyve került forgalomba. A könyv Főméltóságú Kormányzó Urunk életével foglalkozik — prózában, versben, képben. Minden magyar ember határtalan szeretete és rajongása tükröződik vissza ebből a munkából. Úgy érezzük, hogy amit Thardy megírt, mindnyájunk gondolatából született. Az a végtelen szeretet, hála és ragaszkodás, mellyel milliók csüggenek a Legfelsőbb Hadúron, egy ember tollából most felfakadt és a betű örök márványába vésve él minden magyar emlékében, szívében és lelkében.

A könyvet 26 szép rajz díszíti. A rajzok Fekete László tehetségének pompás gyümölcsei.

A könyvet bemutatták a honvédelmi miniszter úrnak, aki elismerésével és anyagi támogatásával tüntette ki azt.

A Horthy-irodalom új gyöngyszemmel bővült. Illő, hogy minden magyar megismerje ezt a gyönyörű munkát.

Az Országos Magyar Műszaki Múzeum és a műszaki muzeális gyüjteményügy fejlődése hazánkban. (Dr. Lósy-Schmidt Ede könyve.)

Dr. Lósy-Schmidt Ede egyet. m. tanár, az Orsz. Magy. Műszaki Múzeum igazgatója, most adta ki összefoglaló sajtótájékoztatóját a múzeum gyüjteményéről, mely az ő és munkatársai fáradságos, hosszú munkáját foglalja magában. Beszél a könyv a honfoglalás korában kezdődő magyar műszaki és ipari fejlődésről. Említést tesz az ötvösiparról, a bőrkészítésről, melynek magyar mesterei még Franciaországban is elismerésre találtak. Tudomásunkra hozza, hogy a magyar építőtevékenység Szent István királyunk korában indult nagy fejlődésnek. Ekkor kezdték meg az első rendszeres utak építését. A rézművesség, a vasipar, a szerelőipar multjára tekinthetünk vissza e könyv alapján. Megtudjuk az Orsz. Magy. Műszaki Múzeum alapításának történetét. (A Szerző munkája volt.) Ebbe a múzeumba kerültek azután a magyar ipari és műszaki fejlődés relikviái. 1939-ben, a Felvidék visszacsatolása után Kassára került a múzeum. Az áthelyezés igen nagy nehézségekbe ütközött, de végre is 1940. áprilisában a múzeum kitárhatta kapuit a nagyközönség érdeklődése előtt. Beszél továbbá a múzeum céljáról, könyvtáráról, levéltáráról, anyagáról és a benne felhalmozott muzeális tárgyakról.

Nagy munka volt összeállítani, összegyüjteni ezt a múzeumot. Aki betekintést akar nyerni ebbe a munkába, olvassa el dr. Lósy-Schmidt Ede könyvét.

(—er)

Halhatatlan élet. (Nyirő József új regénye.)

A hatalmas történelmi regények, a magyar sors megrázó vallomásai, komor színezésű képei után Nyirő József mély, tiszta férfihangjában újra felcsillan az Úz Bence őserejű humorának derűs hangja. Ez az új könyve vidám regény, a székely falu friss színeinek, góbés jókedvének, s egy remekbe faragott eredeti alakjának mosolygó szeretettel megírt regénye. Nem a havasok rejtelmes szépségeiben is szűkös, foggal és körömmel harcoló világába vezet, hanem a műveltebb táj lágyabb derűjébe, ahol a sötét indulatok helyett a tréfák és ötletek ártatlan villámai szikráznak. Bojzás Küs Dani e szelídebb és mulatságosan furfangos székely világ tipikus alakja, Nyirő jellemformáló művészetének remeke, a páratlanul népszerű és minden magyar olvasó kedves ismerősévé vált Úz Bence méltó párja. Történetét ő maga mondja el első személyben, az ötleteknek és mulatságos helyzeteknek olyan sziporkázó tűzijátékával, hogy az olvasó szinte ne is tudja, mit csodáljon jobban: ezt a páratlan bőséget-e, vagy a nyelv üde patakvíz-zamatát.

(Folytatás a 24. oldalról.)

A gép repülőgépszállító hajók számára készült. Állítólag erős fegyverzete van. Közelebbi adatok ismeretlenek.

*

A négy amerikai árnyék-repülőgépgyár, amelynek az lesz a feladata, hogy a gépkocsigyárakban előállított repülőgépalkatrészeket kész repülőgépekké szerelje össze, csak az idén ősszel kezdi meg működését. A négy gyár székhelye: Omaha, Kansas City, Tulsa és Fort Worth.

*

Repülőgépek műanyagból. A North American Aviation Inc. behatóan foglalkozik azzal a kérdéssel, mikép lehetne a műanyagokat a repülőgépgyártásnál a mostaninál nagyobb mértékben felhasználni és ebből a célból több szabadalmat megvásárolt.

*

Egy célzókészülék különös története. Hétpecsétes titokként őrizték Amerikában a Norden-féle bomba-célzókészüléket. Még az angol szövetségesnek sem voltak hajlandók kiszolgáltatni és parázs viták folytak a parlament véderőbizottságában arról, hogy feloldják-e a tilalmat az angolokkal szemben vagy sem, amikor hire terjedt, hogy a németek teljesen hasonló rendszerű bombacélzó készülékkel dolgoznak.

Egy newyorki jelentés ugyanakkor tudni vélte, hogy egy művezetőt kémkedés gyanúja miatt letartóztattak abban a gyárban, ahol a Norden-féle bombacélzókészülékeket előállítják. Ezt a művezetőt *Lang Hermannak* hívják, aki csak nemrég nyerte el az amerikai állampolgárságot. Ez a művezető állítólag minden titkát ismerte a szóbanforgó készüléknek.

Tehát már mindenki ismerte a készülék titkát, akinek nem lett volna szabad ismernie, amikor az amerikai parlament véderőbizottsága még mindig azon törte a fejét: kiadja-e a készüléket az angol szövetségesnek, vagy továbh őrizze a titkot óvatosan, a páncélszekrények jótékony oltalma alatt.

Az aktuális háborús események torlodása és szükségszerű közlése miatt sok hirdetésünk kimaradt, amiért hirdetőink elnézését kérjük!



ÉN IS REPÜLŐ LESZEK...

(5) REGÉNY. IRTA: MÓNOS FERENC

Öt viszed fel a gépen Andris — szólt át a csoporton keresztül a parancsnok. Oda viszed, ahová parancsolja — folytatta. Andris most már nagyobb érdeklődéssel nézte a fiut. Gyere Laci öltözni — szólt — majd találunk egy rádszabott bőrruhát, kicsit nagy lesz, de meleget ad. No gyere.

Aztán vigyázzon a fiamra — mondta az egyik férfi a csoportból. Laci visszanézett.

...de apám...

Jó... jó... tudom, mentegetőzött. Csak úgy mondom.

Ketten maradtak.

Örülsz, hogy jöhetsz, mi?

Laci boldogan nézett rá, a gépekre, a hangár körül foglalatoskodó szerelőkre.

Roppant... nagyon... nem is tudom kimondani...

Hová parancsolod a gépet, mosolygott Andris.

Oh parancsolni... hisz te vezeted... szeretnék Debrecen fölé repülni. Lehet?

Természetesen. A gépükhöz érkeztek, a légcsavar már pörgött és döreje elnyomott minden más hangot. A pilótaülésből egy mákszínruha látszott ki és egy fejnek a hátsó része tűnt elő pillanatokra.

Andris a gép törzséhez lépett, felnyúlt az ülésbe és megmozgatta a bennülő vállát. A ragyavert arcú leendő szabadságos szerelő vörös arccal nézett ki az ülésből. Hej a kiskésit fiú, mit csinálsz itt, ugorj hamar egy bőrruháért és sapkáért.

Az pillanatok alatt eltünt a hangár mögött.

Andris visszahúzta a gázkart, a légcsavar forgása és hangja lecsillapodott.

Kapsz tőlem egy celluloid tokba zárt térképet — mondta Andris —, útközben iparkodj tájékozódni.

Ismered a térképet?

Igen... igen, csak a földet nem felülről... mentegetőzött a fiú.

Igazad van Laci... ne csinálj semmit, csak a vidékben gyönyörködj — felnézett az égre —, jó időnk van, hatszázig bőés a levegő, felmegyünk ezerre és végigballagunk az Alföldön. Itt a ruhád, bujj bele. Mire a parancsnok és a többiek a géphez értek, Andris és Laci a gépben ültek. Elől Andris a műszereket vette szemügyre, hátul a megfigyelőülésben Laci vállain igazgatta a bekötőhevedereket János.

Laci most érezte azt először életében, hogy vannak dolgok és jelenségek, amelyekhez az ő tudása és ereje még gyenge és kevés. Az iskolában társai közt a legkülönb volt tanulásban, ha kellett verekedésben és legfőképen az iskolai labdarugó csapatban. Bérelt helye volt a csapatban és a bizonyítvány is egyhangú jelesekkel szaporodott minden Péter Pálkor.

A dübörgő motor a műszerfalon világító műszerek, mutatók, ejtőernyő és botkormány és ezek tetejében a körsínen nyugvó géppuska lábánál a fekete kerek töltenydobok lázbahozták. Úgy érezte, hogy az, aki ezeket érti és kezelni tudja — nagyszerű ember lehet. Megilletődve és elbűvölten nézett Andrisra, aki ebben a pillanatban a szerelőnek kiáltott valamit, majd széles mosollyal bólintott Laci apja felé.

Laci érezte, hogy piros az arca, mosolyogni próbált, tudta, hogy mosolya ferdére sikerült, azért fejét behúzta az ülésbe és mire kinézett, a gép már a startvonal felé gurult. A starton álló repülő intett a kezében tartott zászlóval, a gép moraja megszázszorozódott — úgy érezte —, a következő pillanatokban még látta, hogy a kis csoportból, ahol áll, egy fehér zsebkendő világit; az apám, gondolta. Előrenézett Andris felé, csak a bőrsipkáját látta és a légcsavar körben egy világító vonalat, ahogy a nap keresztül sütött a pörgő csavaron. Mire ismét lenézett, már magasan jártak, — ennyi az egész? Kicsit röstelkedett előbbi felindultságán, majd nevetni kezdett. Andris hátranézett. Gummikeretes szemüvege arcát egészen megváltoztatta, csak a mosolya volt olyan, mint a földön — egymásra nevettek. Laci intett, de a légcsavarszél a kezét az ülés támlájához vágta. Andris a fejét rázta, úgy kacagott, utána ismét visszafordúlt műszereihez. Laci egyedül maradt gondolataival.

Sárgásbarna por födte a várost, a folyón túl fekvő hegyek karéja lassan elmaradt a gép mögött, még felismerte a máriabesnyői templomot, utána a vidék ismeretlenné vált előtte. Laci most fedezte fel újból Magyarországot, most látta olyannak amilyen valójában. A nadrágszijjföldek közt megbúvó kis falvak a figyelmes szemlélő részére igen sokat meséltek. A pirostetejű házak, a kertek alján sárgálló szérüskertek jólétről daloltak, egy percnyi repülés után fehérszegélyű tavacskák szorították ki a szántásokat, szikes pocsolyák, vadlibák és búbos vöcsök hazája nevetett kajánul a kultúrát jelképező repülőgépre. Mire a köralakú nagyalföldi községeket pillantotta meg Laci, a levegő szürkülni kezdett. A föld eltünt alattuk a párában. Andris levette a gázt, a gépet 100 méter magasra siklatta, a látóhatár leszűkült, legfeljebb látótérnek volt nevezhető.

Andris élénken mutogatott lefelé; a Tisza sárgás csíkja suhant el a gép alatt, Laci önkéntelenül dudorászni kezdte a »Szőke vize a Tiszának« kezdetű nótát.

Most mindketten egyszerre felnéztek az égre.

Gomolyogva tolakodott egyre több és több felhő egymásra a déli, nyugati és az északi határ felől. Elsötétedett a levegő körülöttük. Alig repültek pár percig, azt vették észre, hogy az északról tornyosuló felhőkön összefüggő folytatást találtak keletre is. Eszrevehetően hidegebb lett és gyorsan sötéte-

dett. A nap már eltünt és észrevehetően hidegebb lett. Andris a géppel egészen földközelbe siklott, harminc, negyven méteren száguldottak a jegenyesorok, füzesek, ákácosok felett. És mire elérték a Hortobágy szélét, az egész ég fekete bakacsinba borult. Andris a gépet hirtelen felrántotta, a motorra ráadta a teljes gázt és a gép emelkedni kezdett. Andris feje a hátsó ülés felé fordult.

— Igen, itt a vihar — mondta a tekintete. Olyan vihar, amilyet még életemben nem értem meg. A földet már rég nem látták, eltűnt, csak azt érezték, hogy valahol lennie kell. Laci bizakodva nevetett Andrisra. Kutyának való idő — kiabálják lenn a földön az emberek és a házakról lezúduló cserepek elől bemenekülnek biztos helyre.

A gép és a benne ülő két ember örjöngve üvöltő fekete viharba került. Andris mégegyszer hátranézett, hogy egy mozdulattal biztassa Lacit, de nem látta a fiú fejét. A vihar, mint egy falevelet, sodorta a gépet, Andrisról csurgott a verejték, két kézzel markolta a botkormányt, tekintete a magasságmérő táncoló tűjét figyelte. A bikacsök vastag szalagjai vághatnak úgy, mint a mogyoró nagyságú jégszemek, amelyek szünet nélkül doboltak a szárnyakon. A vad erővel tomboló viharban a lélegzetet is csak kapkodva lehetett szedni. Egy ujabb rettenetes erejű széllökés majdnem kiemelte Andrist az ülésből. Szegény gyerek — gondolta a hátulülőre —, vajjon mit csinálhat? A vihar már háromnegyedórája tartott változatlan erővel és hevességgel, amikor Andris észrevette, hogy a pörgettyűs iránytű felmondta a szolgálatot. A valióméter és a dőlésmérő mutatóinak táncolása megnyugtatta. Legalább ezek a fontos műszerek még jók — sóhajtott —, a mesterséges horizonttal sincs még baj, de meddig? Gyors számvetést csinált magában — Debrecent már rég elhagyta a gép, vajjon hol lehetünk? Hangtalan kérdésére a motorzajon keresztüldübörgő égzengés és villámcsattanások feleltek.

A levegőben, pokoli viharban, Isten kezében vagytok — mit törődsz a földdel, balga ember, sose jutsz oda vissza. Ujabb csattanás és pillanatok mulva ujabb égzengés után a jégkopogást sürű esőszálak csapkodása váltotta fel.

Úgylátszik, a nehezén túl vagyunk — örvendett Andris, gyerünk lefelé édes gépem — végigsimított a borító vásznon —, feszülten figyelte a magasságmérőt és az egyre közeledő földet, amelyet nem láttak. A magasságmutató már száz méter alá csúszott, eső, eső, szürkeség mindenütt, Andris ismét beadta a teljes gázt, gyerünk fel, talán kibukunk valahol a felhőkből. A percek multak, de az esőfonalak nem ritkultak. Andris most már csak a mesterséges horizontot figyelte, egyenesen tartani a gépet, egyszer ki kell kerülnünk ebből az átkozott esőből, a benzinóra még félórai üzemanyag menyiséget mutatott. Az esőt hirtelen hóvihar váltotta fel. Andris a magasságmérőre pillantott, ezerkétszáz méter és június ban hóvihar, valahol a Kárpátoknál tarthatunk már. No hiszen jól nézünk ki. A havazás mind ritkább lett és a gép körül hirtelen kitisztult a levegő. Fenyvesekkel és lomblevelű fákkal boritott hegycsúcsok sorakoztak egymás mellett, a legmagasabb pont a géppel szemközt emelkedett, ha még két percig repülnek, a gép menthetetlenül beleszalad az oldalába, ennek a hegynek a teteje fehér volt és kopasz, a völgyeket köd borította, a szürke köd éles vonalban metszette a zöld hegyoldalakat. Andris tudta, hogy nincs sok veszteni való ideje, az üzemanyag fogy, anélkül levegőben maradni képtelenség, szeme körbenjárt a hegycsúcsok és nyergek között, egy kis tisztást, valahol legelőt kéne lelni — gondolta. Balvállán nyomást érzett, hátrafordult, Laci örömtől ragyogó, vizesen piros arca ragyogott. Szemei csillogtak. Andris boldogan ránevetett — kemény fickó vagy fiú — kiáltotta. Laci kivette a szája mozgásából, hogy mit mondott. Andris széleset vigyorgott, utána lemutatott a földre. Közvetlen alattuk elhúzódó hegynyergen hosszú tisztás szakította meg a végtelen erdők sűrűjét. Andris négyszáz méter hosszúra becsülte az egészet, szélessége hatvan-hetven méter lehetett. Fojtott motorral, oldalra döntött szárnyakkal végigrepültek a tisztás fölött.

A tulsó végén egy-két szikla, kisebb kőkupacok fehéredtek. Andris a géppel elrepült a hegygerincig, ott egy száznyolcvanfokos forduló után célbavette a tisztást. Levette a gázt, a gép sebességét kilencvenöt kilóméteren tartotta, közvetlenül a fák csúcsai fölött siklott és abban a pillanatban, ahogy a tisztás szélét elérte a gép — kikapcsolta a gyujtást, a gép farkával legyezőmozdulatot csinált, ezzel is rövidítette a leszállás hosszát, a gép süllyedni kezdett, a fű már rohant a kerekek alatt, a botkormányt enyhén meghúzta, eszébe jutott Gallyas tanítása — ismeretlen helyen kényszerleszállás!

Erre nincs hely, villant át az agyán — a kerekek elkapták a földet, a tisztás tulsó vége már egészen közel volt, amikor a gép futása lelassult és a szélső fáktól mintegy húsz méterre megállt. A motorzúgás, jégverés, mennydörgés és villámcsattanások zaja után a csönd szinte kibírhatatlan volt. Andris egy kattintással szétdobta a bekötőhevedereket, két kezével rátámaszkodott az ülés széleire, felemelkedett, hátrafordult Laci felé.

— Megérkeztünk Laci — mondta rekedten.

Laci Andrisra nézett.

— Gyönyörű volt, szólt — ilyen szenzi!

— De most mit csinálunk?

(Folyt. köv.)



ÜZEMI JELENTÉSEK

Megjegyzés: A nevek utáni zárójel közötti számok a repülés idejét, a gondolatjel közötti számok a repülés időtartamát jelentik.

MÁJUS

v. nagybányai Horthy István Közp. Vit. Rep. Telep.

Teljesítményrepülést végzett: Nagy Hugó (V. 5.) — 92 km, 1442 m, 3 óra 22 perc. — *Összes felszállások száma:* 21. *Repült idő összesen:* 56 óra 30 perc.

Cserkészrepülők, Budapest.

Teljesítményrepülést végzett: Retkes Sándor (V. 23.) Budapest—Esztergom—Budapest.

»A« vizsgát tettek: Heiszig Béla, Kocsányi László, Kiss Ferenc, Kiácz Imre, Serb Sándor, Berdenich Gyula, Hollóczy Ernő, Piszánics István, Forgács István. — *Összes felszállások száma:* 765. *Repült idő összesen:* 31 óra 55 perc 37 mp.

Műegyetemi Sportrepülő Egyesület

»A« vizsgát tett: Bolyos Andor, Somfai József. — *Teljesítményrepülést végzett:* Vadas L. (V. 4.) — 5 óra 15 perc — Scholcz G. (V. 4.) — 5 óra 15 perc — Schweitzer Gy. (V. 4.) — 5 óra 08 perc — Auguszt L. (V. 5.) — 92 km, 1364 m — Nagy Hugó (V. 5.) — 92 km — Tóth Jenő (V. 23.) — 58 km — Benitzky L. (V. 24.) — 105 km, 1322 m — Czékus E. (V. 25.) — 58 km, 1594 m — Tátraaljai E. (V. 28.) — 74 km, 1792 m — Kapuváry J. (V. 30.) — 100 km, 1237 m — Tasnádi L. (V. 30.) — 315 km — Patay Gy. (V. 30.) — 100 km, 5 óra 12 perc. — Huber I. (V. 31.) — 81 km, 1584 m. — *Összes felszállások száma:* 299. *Repült idő összesen:* 111 óra 51 perc 26 mp.

Teljesítményrepülést végzett: Bollmann Béla. Géptípus: M—22. Indítás napja: május 28. Felszállás helye: Budaörs. Leszállás helye: Nagyberezna. Elért távolság: 292 km.

MOVERO, Budapest.

Összes felszállások száma: 259. *Repült idő összesen:* 63 óra 14 perc 21 mp. — *»C« vizsgát tett:* Várkonyi András. — *»A« vizsgát tett:* Berhidai István, dr. Hild László. — *Teljesítményrepülést végzett:* Sziklai Lajos (V. 6.) — 5 óra 11 perc.

MÁV Sportrepülő Egyesülete, Budapest.

Teljesítményrepülést végzett: Nagy Kornél (V. 4.) — 5 óra 52 perc. Géptípus: Meise — Gazdag Gyula (V. 11.) — 5 óra 35 perc. Géptípus: Meise. — *»A« vizsgát tett:* Havas László, Cedzidlowsky Tibor. — *»B« vizsgát tett:* Csitneki Zoltán, Kaposi Jenő. — *Összes felszállások száma:* 350. *Repült idő összesen:* 75 óra 28 perc 40 mp.

Tudományegyetemi Sportrepülő Egyesület.

Teljesítményrepülést végzett: Lasztóczy János (V. 4.) — 5 óra 12 perc —. *Összes felszállások száma:* 194. *Repült idő összesen:* 33 óra 36 perc 19 mp.

BSzkRt S. E. Repülő Osztálya.

»A« vizsgát tett: Rajesics Nándor, Gyulai Ferenc. — *Összes felszállások száma:* 239. — *Repült idő összesen:* 10 óra — perc 07 mp.

Rómaifürdői MOVERO.

»C« vizsgát tett: Drahovszky Sándor. — *Összes felszállások száma:* 131. — *Repült idő összesen:* 11 óra 58 perc 10 mp. — *Megjegyzés:* Bognár Imre V. 4-én 1 óra 35 percet repült. Kovács József V. 11-én 5 óra 06 percet vitorlázott. (D. 1. vizsga.)

B. S. E.

»A« vizsgát tett: Sáli Károly, Hernádi Ferenc, Fitz Miklós, Bakonyi Miklós. — *»B« vizsgát tett:* Bajó István. — *Összes felszállások száma:* 408. — *Repült idő összesen:* 4 óra 35 perc 13 mp.

Perutzgyári Kultúr- és Sportegyesület.

»A« vizsgát tett: Pethő Sándor. — *»B« vizsgát tett:* Moritz István, Meizer József. — *Összes felszállások száma:* 139. — *Repült idő összesen:* 3 óra 30 perc 14 mp.

Magyar Pamutipari S. C. Sportrepülő Szakosztálya.

»A« vizsgát tett: Darányi János. — *Összes felszállások száma:* 84. — *Repült idő összesen:* 3 óra 24 perc 39 mp.

Bükk—Mátravidéki Aero Club.

Teljesítményrepülést végzett: Grubert János (V. 21.) 100 m 1 óra perc. — *Összes felszállások száma:* 131. — *Repült idő összesen:* 8 óra 58 perc 58 mp.

Vasvármegyei Cserk. Sportrepülő Egyesület.

»A« vizsgát tett: Hosszú Károly. — *»B« vizsgát tett:* Pöszt Alajos. — *Összes felszállások száma:* 115. — *Repült idő összesen:* 1 óra 44 perc 42 mp.

Csongrádvármegyei Cserkészrepülők.

Összes felszállások száma: 323. — *Repült idő összesen:* 5 óra 05 perc 16 mp.

Debreceni Repülő Club.

A folyó hóban repülés — az oktatóknak távolléte, illetve utánképzésre történt behívása miatt — egyáltalán nem volt.

Győri Aero Club.

»A« vizsgát tettek: Csorba Gyula, Bodó Béla, Németh Zoltán, Zalka Imre, Szekeres János, Lupták Tibor, Czakler Ervin, Risnyovszki Szilveszter, Sidó György, Zoltai Márton, Pozsgai Vida, Mondovits József, Anda Gyula. — *»C« vizsgát tettek:* Szodfridt József, Gótzi Pál, Szakács Károly, Pusztai Dezső, Báti János, Tóth Gy. István, Tóth Károly, Kraffel Károly, Kovács István. — *Összes felszállások száma:* 412. — *Repült idő összesen:* 9 óra 50 perc 05 mp.

Délvidéki Aero Club Kiképző Kerete.

»A« vizsgát tett: Takács Zoltán. — *Összes felszállások száma:* 241. — *Repült idő összesen:* 4 óra 43 perc 57 mp. — *Teljesítményrepülést végzett* Nagypál Gyula 33 km, 1300 m mag., 1 óra 31 perc.

MOVE Repülő Osztálya Gyöngyös.

Összes felszállások száma: 93. — *Repült idő összesen:* 6 perc 16 mp.

JÚNIUS

MOVERO, Bpest.

»B« vizsgát tett: Horváth László. — *»C« vizsgát tett:* Csuka Anna. — *Összes felszállások száma:* 385. — *Repült idő összesen:* 23 óra 51 perc 37 mp.

Délvidéki Aero Club.

Algyő repülőterén üzemszünet volt.

Cserkészrepülők, Bpest.

Összes felszállások száma: 600. — *Repült idő összesen:* 51 óra 11 perc 16 mp.

Műegyetemi Sportrepülő Egyesület.

»A« vizsgát tett: Kollár János, — *Összes felszállások száma:* 243. — *Repült idő összesen:* 38 óra 45 perc 14 mp.

Bükk—Mátravidéki Aero Club.

Összes felszállások száma: 110. — *Repült idő összesen:* 21 perc 51 mp.

MOVE Rómaifürdői Társadalmi és Sportegyesület.

»A« vizsgát tett: Nagy Károly. — *Összes felszállások száma:* 119. — *Repült idő összesen:* 4 óra 56 perc 27 mp.

Kolozsvári Cserkészrepülők.

Összes felszállások száma: 57. — *Repült idő összesen:* 5 perc 28 mp.

Szolnok Megyei Repülő Egyesület.

Összes felszállások száma: 6. — *Repült idő összesen:* 8 perc 39 mp.

Soproni Cserkészrepülők.

»A« vizsgát tettek: Péter Sándor, Mihócza György, Szemes József, Kaiserfeld Guidó. — *»B« vizsgát tettek:* Máté Zoltán, Hauer Samu. — *Összes felszállások száma:* 118. — *Repült idő összesen:* 44 perc 02 mp.

Perutzgyári Kultúr- és Sportegyesület.

»A« vizsgát tettek: Böröczky József, Buzás István, Németh József, Járó József, Szabó F. Nándor, Buzás László, Takács Ferenc, Sorrh József, Lukács Mihály, Molnár Béla, Gögös Béla, Mayer Róbert, Kiss Béla, Sebestyén József, Cziráky István, Polgár István, Bagladi István. — *»B« vizsgát tettek:* Meizer József, Sugár Ernő, Hargitay Zoltán. — *»C« vizsgát tett:* Babják József. — *Teljesítményrepülést végzett:*

Mehlhoffer Albert (VI. 1. és VI. 22.) 57 km 1620 és 1350 m mag. 1 óra 25 mp. és 1 óra 26 mp. — *Összes felszállások száma:* 368. — *Repült idő összesen:* 9 óra 26 perc 30 mp. — Babják József »C« vizsgája közben hőlégvitorlázással 600 méterre emelkedett az indítási hely fölé. Az indítások úgy a »C« vizsgánál, mint a teljesítményrepülésnél csörléssel történtek a borsosgyőri repülőterünkről.

B. S. E.

»A M. Ae. Sz. rendelete értelmében június havában a gödöllői repülőterünkön a H. M. N. R. A. oktatótovábbképző tanfolyama működött. Vonatkozó jelentés a Központi Vitorlázó Keret üzemi jelentésében található.«

BSzKRt. S. E. R. O. Bpest.

»B« vizsgát tett: Szőke Ferenc. — *»C« vizsgát tett:* Beke János. — *Összes felszállások száma:* 346. — *Repült idő összesen:* 7 óra 34 perc 34 mp.

Magyar Pamutipari Sport Club Sportrepülő Szakosztály.

»A« vizsgát tett: Streibel Ferenc. — *Összes felszállások száma:* 119. — *Repült idő összesen:* 15 óra 36 perc 02 mp.

Pécsi Repülő Kiképző Keret, Pécs.

Összes felszállások száma: 83. — *Repült idő összesen:* 1 óra 06 perc 38 mp.

MOVERO, Gyöngyös.

Összes felszállások száma: 192. — *Repült idő összesen:* 42 perc 55 mp,

MOVERO, Esztergom.

Összes felszállások száma: 26. — *Repült idő összesen:* 1 óra 28 perc 02 mp. — »Pék Gyula a szakszolgálati engedélyhez szükséges időket kirepülte s a szakszolgálati engedélyre őt felterjesztettük. Osdolay Gy. a központi vit. telep Minimoa gépén Bp—Solt teljesítményrepülést végzett. Táv 84 km., magasság 1256 m.«

Csongrádvármegyei Cserkészrepülők.

»A« vizsgát tett: Szentkirályi Endre. — *Összes felszállások száma:* 144. — *Repült idő összesen:* 1 óra 59 perc 37 mp.

REPÜLŐKIÁLLÍTÁS SÁROSPATAKON

Rajban repülünk a *BSE* mindig tiptop Klemm-jeivel. *Kőszegi* Gyula a rajvezető, *Clementis* László az utasa, mi *Czillei* Gézával ülünk a *HA-PCI*-ban, jobbról *Lukavetz* Ferenz húz a budaörs—sárospataki légiúton. *Nagy* Tibor, meg *Vidos* Géza előbb startoltak, mert lassabbak, az előnyt behoztuk Sárospatakig. Még előbb is szálltunk le.

Szabályos füstszolgálat mutatja a szelet lentről, szabályos »plahé« a leszállás helyét, már egy aluminiumszürke Zlingép is áll odalent: *Zichy* Nándor gróf jött vele még tegnap.

Hát mindenfelől szalad össze a nép! Busafejű, leventesapkás, meztéllábas suttyó gyerekek, kontyos leánykák, kerékpárral a környékbeli legénység. A menyecskék otthagyják az ebédfőzést, urambocsá: még az öreg juhász is otthagyta a juhokat. Körülrajzzák a gépeket, de — szinte jólesik látni — egyikük se kapkod, tapogat, rángat. Megállnak egy-két lépésnyire a gépektől, nem nyúlnának egyikhez sem. Mennyivel más a városi nép, azt már hajtani kellene csendőrrel, mert a szemfülesebbje belenyúl az ülésbe, jó, ha bele nem ül.

Nagy szó a repülőgép itt és ünnep az alkalom, amely a nehéz időkben szívesen lecsalja Pestről a magyar sportrepülés képviseletében a BSE reprezentáló gépparkjának és vezetőségének jelentős részét: *Repülőkiállítás van Sárospatakon* és azt meg kell nézni, mert most törik lelkes kezek az évszázados diákvárosban a repülés mesgyéjét.

Szinte szakadatlanul szólnak a harangok Sárospatakon, hálaadást kongatnak, hogy a három nagymultú iskolában most tartják az évzáró ünnepségeket.

A református gimnázium hűvös, diákgenerációkat látott kuriaszerű tornacsarnokában van a kiállítás, amelynek minden darabját meghatódással néztük.

Kiállították elsőnek a sárospataki *MOVERO*-isták kezükmunkája eredményét, *a legfiatalabb magyar Vöcsköt.* Egy esztendeig építették saját műhelyükben, amelyben — mint boldogan mondják — már körfűrész is van. Egy »öreg« harminchetes Zögling is kezükmunkája.

Akármelyik kiállítást-látogató diák beleülhet a gépekbe és kipróbálhatja a kormányokat.

— Hadd szokjanak, — mondja *Faltys* Ferenc társulati mérnök, a sárospataki vitorlázórepülés előharcosa — még mi vagyunk boldogok, hogy a gyerekek kiállításnéző szüleik jelenlétében játszanak a gépekkel. *Ez is propaganda és minden a szülőkön fordul meg.*

... Hatodik esztendeje dolgoznak, már hangáruk is van és rendszeresen vitorlázgatnak. Ötvenhárom növendéke van a sárospataki MOVERO-nak, de hamarosan kétszáz lesz.

Míg a többiek a kiállítást nézik, *Faltys* mérnöktől megszeretnénk tudni, hogyan indult el Sárospatakon a repülőmunka?

— Hát, nehéz volt eleinte, de azután könnyebben erősödhettünk. *Károlyi* István, a radványi gróf 800 pengőt adott a repülés meghonosítására, az azóta meghalt *Majláth* József gróf megajándékozott bennünket egy hangárra való anyaggal. Alapító tagokat szedtünk össze és egyszer csak együtt volt pénzben, anyagban vagy 18.000 pengő értékünk. Segített az Aero Szövetség, most pedig a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alaptól kapunk már 2000 pengőt. De ott tartunk, hogy *a segítségek már lassan-lassan nem elegendők, olyan lendület lesz itt.*

A kiállítást gróf *Zichy* Nándor hozta össze, a cél az volt, hogy *az iskolaváros fiatalságát rávezessék a repülés útjára,* lendületet adjanak az ifjúsági aerokörök megalakításának és a modelezés megkezdésének, hogy azután jövőre már legalább kétszáz fiú vitorlázhasson.

Beszéltünk *Erdélyi* László gimnáziumi tanárral, aki az aerokör megalakítását vette kézbe.

— Én magam is csak érdeklődő voltam eddig, most, hogy látom ezt a kiállítást, valósággal *benne vagyok a repülésben...* Az aerokör rövidesen meglesz és az új tanévben már modellezni fogunk.

Arról beszélgetünk, hogy a szülők milyen magatartást tanusítanak.

— Nem ellenzik a repülést, de eddig még nem is segítették. Talán azért nem, *mert jóformán még semmit sem láttak Sárospatakon.*

— Hát a fiatalság?

— A fiúk most vannak benne a dologban teljesen. Úgy tudnám érzékeltetni az eddigi helyzetet, hogy *a diákság nem került közvetlen kapcsolatba a repüléssel* a rendelkezésre álló eszközök elégtelensége miatt. A repülésvágyás pedig bennük volt... Példát is mondhatok rá: Nemrégiben kivittem a hetedik osztályt az itteni vitorlázóterepre. Úgy volt, hogy déli 1 óra körül térünk haza. Ennivalót sem vittünk magunkkal. Kimegyünk, előbb csak nézik a fiúk a csúszásokat, a szökdelléseket, a lesiklásokat, azután kedvet kapnak rá. Én magam is beültem az egyik gépbe és én magam is segítettem a startoknál, az indulóhelyre való visszaszállításoknál. Mindegyik fiú csúszott egyetkettőt, végül annyira belemelegedtünk, hogy észre sem vettük, hogy — este hét óra van már. *Egyetlen tereplátogatás elegendő volt ahhoz, hogy valamenynyien beleszeressünk a repülésbe.*

Erdélyi László számtant és fizikát tanít, a modelezést ő vezeti majd, még a nyáron alkalmat keres arra, hogy néhánynapos tanfolyamot hallgasson az Aero Szövetségnél a modellezés műhelytitkairól.

Fél nap alatt kétszáz látogatója volt a kiállításnak, amelyen *Zichy* Nándor gróf a házigazda büszkeségével mutatta a vendégseregnek a látnivalókat. *Zichy* gróf itt a megyei lajstromon képviselő, országgyűlési képviselője tehát Sárospataknak is, első pataki repülőkiállítás sok érdekességét éppen a fiatal *Windischgraetz* hercegnőnek mutogatja. Hogy a kiállítás még teljesebb legyen, ledirigálta Sárospatakra a *Corvin*-áruház modelező osztályának demonstrációs anyagát.

Szerte a falon látni a pataki diákság vágyakozását a repülés után: rajzok és rajzok, ismert géptípusok lendületes rajzai. Látszik róluk, hogy alkotóik papiron élhették ki eddig vágyakozásukat. A rajongás, a szárnykeresés boldog állapotában vannak. Persze, közöttük vannak a lelkes, időt, pihenést, pénzt feláldozó ösztönös tehetségek.

A fiatalok közül *Keresztury* Pál. Az édesapja református lelkész, aki tanulásra szorítja a fiút, de a 21 éves fiatalember nem a könyveket bujja. *Mindene a repülés.* Előbb rajzolgatott, azután modellezni kezdett önmagától. Majd belevágott a típusmodelek szerkesztésébe. Van is neki fából, fémből, vászonból, papírból ragasztva, öntve, faragva, félkiállításra való tehetséganyaga. Finom és biztoskezű, minden vágya, hogy bekerüljön a légierők műszaki szolgálatába. Bizonyosan odakerül, hogy tehetségét megerősíthesse és kifejthesse.

Egy másik lelkes típus: *Bálint* Ferenc, a pataki asztalos.

Kistermetű, nagytehetségű ember. Mestere és művésze a fának. *Zichy* Nándor gróf maga mondja róla:

— Egész sereg ajánlatot kapott már Budapestről, — de nem megy. Sokkal jobb anyagi helyzetbe kerülne, mégsem hagyja itt a sárospataki most születő repülést. Azt mondja, neki itt hazafias kötelességei vannak, összeszokott már a pataki diáksággal, nem megy, akármennyit igérnek...

Megkérdezem: mennyit keres a repüléssel?

— A javítóműhelyben dolgozik, ő építette meg a Vöcsköt. Havi jövedelme a műhelyben *mindössze nyolcvan pengő.*

Mindez a német-szovjet háború kitörésének vasárnapján van. Még alaposan végig sem nézhettük a kiállítást, jön a távmondat: *A BSE-gépek Kőszegi Gyula vezetésével és Zichy Nándor gróf, aki előzőnap repült Patakra, azonnal térjenek vissza.*

Persze, repülési tilalom van, míg a kiállítást nézzük, elrendelték a honi légvédelmi készültséget.

— Kár, hogy a tervezett kedves programot nem csinálhatjuk végig — mondja *Faltys* mérnök.

Egyikünk se ért szórakozást a program alatt, hanem repülőszolgálatot, amelynek kézzelfogható eredményei vannak itt, Patakon, annak az igazolására, hogy a repülés igazi nemzeti munka.

Patak alig repül, de már vitorlázótáborokat vonz ide. Tavaly a gyöngyösiek tanultak Patakon. Bejárt a tanfolyamra gyalog Zemplénagárdról *Simon Sámuel, egy népfőiskolás parasztlegény.* Az elmaradt program pedig az lett volna a többek között, hogy délután *Windischgraetz hercegnő* látja vendégül a BSE sportrepülőgárdáját.

Hazafelé kétszázan repülünk, hogy a lajstromjelet jól lássák lentről. Start után *Zichy* gróf fordulózik, bukózik Sárospatak szélén búcsúztatónak, mi meg nekivágunk *Lukavetzzel* az útnak és két betyáros sturcot vágunk ki a gödöllői reptéren hangárba hurcolkodó vitorlázó bajtársaknak. Míg a centrifugális erő beragaszt az ülésbe, arról gondolkodom, hogy *a repülésben hogyan találkozik össze a hercegnő és a parasztlegény...*

Raczkó Lajos

Szépen dolgoznak a Magyar Optikai Művek modelezői

Változnak az idők és változunk mi is — mondja a latin közmondás. Igen, minden, minden változik, különösen az ifjúság. Régen — nem is volt ez a régen, olyan régen — még ólomkatonákkal játszottak a fiúk, fapuskát vetettek vállukra, katonásdit játszottak. Most a felnőttek játszanak katonásdit, a fiatalság más szórakozást keres magának. A repülés felé irányították szemeiket. És, minthogy mindent elölről kell kezdeni, a fiatalság körében megindult a repülő előképzés elemi iskolája, a modelezés. Minden iskola, minden gyár virágzó repülőgépmodelező szakosztálylyal rendelkezik. Az ifjúság ide tömörül, ezekben az egyesületekben szolgálja a magyar repülés ügyét.

Ilyen virágzó szakosztály működik a Magyar Optikai Művek Rt. sportköre keretében.

A lelkes fiúk — a szakosztály tagjai — mintegy harmincan látogatják szabadidejükben a modelezőműhelyt. Pompás kis műhelyházat építtetett a gyár a fiúk számára. Még a kör teljes anyagi szükségletét is fedezi a gyár. Fa, lemez, fém stb. anyagot teljesen ingyen kapják. Szerszám és szerszámgépek nyujtanak nagy segítséget a lelkes fiúknak, minden a gyár és *Preisinger* vezérigazgató áldozatkészségét mutatja. Ha pedig valamire szüksége van a körnek, bizvást fordulhatnak *Grohs György* üzemvezető igazgatóhoz, mert mind ő, mind a mérnöki kar legmeszszebbmenő támogatást nyujt a repülés ügyének előmozdítására. Az oktatók, *Benedek, Harsány, Meszetler, Réder, Györgyök, Káldor András* vezetésével odaadóan és teljesen önzetlenül végzik munkájukat.

A körben rendszeres munka folyik. Először lapostörzsű, majd zárttörzsű vitorlázó és motorosgépek épülnek. A gyakorlati oktatás mellett hetenként egyszer elméleti oktatásban is részesülnek a fiúk. Ilyenkor a magyarázatot előadások tarkítják.

Június hó 22-én háziversenyt rendezett a Kör, az addig elkészült típusok között, mintegy tizenhat géppel. A díjak egy részét a M. Sz., más részét a gyár ajánlotta fel. A versenyen Benedek György oktató csörlő-indítással új, 8 percen felüli csúcseredményt ért el.

A sokszáz modelező szakosztály munkájából születik meg majd az új magyar repülés. Csak így tovább és a várt eredmény nem marad el!



»Csörlözés« a versenyen
(Foto Harsány)



M. O. M. repülőmodelező-műhely
(Foto Káldor András)



Tömeg-start
(Foto Harsány)



Modelező-műhely belseje
(Foto Káldor András)

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ



MAGYAR SZÁRNYAK

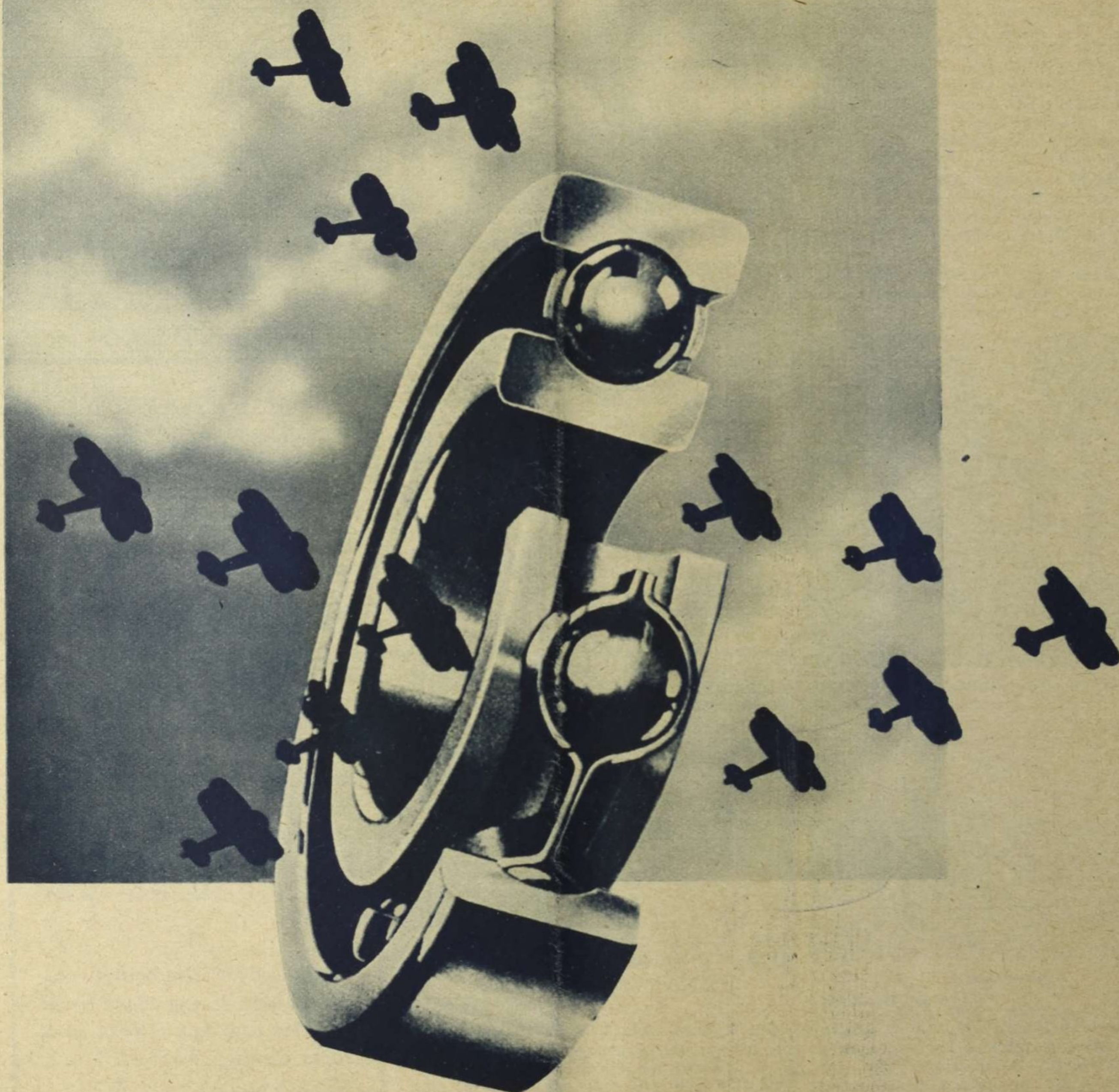
megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.



Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.


SKF